ANNO XI - N. 2 — 10 GENNAIO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

(*Per memoria*).

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di durata inderminata:

Roma, gennaio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte terza. — Ordine di servizio e Circolari *di durata determinata*.

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

Ordine generale N. 2. (S.).

Movimento nel personale superiore.

Con decreto Luogotenenziale 3 gennaio 1918 il comm. ingegnere Francesco De Roberto è stato nominato consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato, in sostituzione del grande uff. ing. Francesco Simone collocato a riposo.

Il capo servizio comm. ing. Carlo Crova ha assunto la dirigenza del Servizio Movimento.

Il sotto capo servizio comm. ing. Leonida Boschi, già incaricato della reggenza del Servizio Personale, è stato nominato capo servizio.

Ordine di servizio N. 1. (M.).

Servizio dei " Magazzini raccordati " a Milano Nuova Centrale.

(Vedi ordine di servizio n. 90-1914 e 82-1915).

La stazione di Milano Nuova Centrale è stata abilitata anche in arrivo ai trasporti in dettaglio a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria eseguiti per conto dei « Magazzini raccordati », dei quali è affittuaria la Ditta ing. Giovanni Barosi.

Restano però ferme le limitazioni di cui all'Ordine di servizio n. 193-1917, nonchè l'esclusione in arrivo dei trasporti di merci infiammabili od esplodenti delle categorie 8ª, 9ª, 10ª, 11ª, 12ª e 13ª dell'allegato 9 alle tariffe.

In conseguenza di quanto sopra la seconda parte della nota (18) a pagina 35 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione 1° luglio 1908) che comincia con le parole « Sono escluse dai trasporti . . . . » deve essere così modificata:

« Sono esclusi in arrivo i trasporti di merci infiammabili ed esplodenti delle categorie 8ª, 9ª, 10ª, 11ª, 12ª e 13ª dell'*allegato 9* alle tariffe ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 2. (P.).

Regolamento del personale.

Si porta a conoscenza che l'on. Consiglio d'amministrazione, nella sua adunanza del 19 dicembre 1917, in virtù della facoltà delegatagli dall'art. 5 del decreto-Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, ha deliberata l'applicazione delle disposizioni contenute nei seguenti articoli dei nuovi Regolamenti approvati col pre-titato decreto, con le rispettive decorrenze e condizioni qui appresso indicate:

Decorrenza dalla data di deliberazione:

Regolamento del personale: articolo 154 (2° capoverso escluso).

Decorrenza 23 settembre 1917:

Regolamento del personale: Art. 157 e 3° capoverso dell'art. 163, esclusivamente per la parte riguardante gli effetti dell'aspettativa per motivi di salute sull'anzianità di grado;

Regolamento del personale navigante; penultimo capoverso dell'art. 70, esclusivamente per la parte di cui al suddetto articolo 157 del Regolamento del personale;

Decorrenza 1° gennaio 1918:

Regolamento del personale: articoli 132, 134, 136, 153, 155, 156, 158, 159, 160, 161 e 162; ed inoltre: art. 130, alla condizione che la seconda parte sia applicabile soltanto ai nuovi assunti sotto l'impero del nuovo Regolamento; art. 135, alla condizione che esso sia applicabile alle assenze per malattia che si verificheranno dal 1° gennaio 1918 in poi; art. 154 (2° capoverso) alla condizione che esso sia soltanto applicabile ai congedi afferenti all'anno 1918; art. 163, salva quella parte che deve avere applicazione con la data anteriore del 23 settembre 1917;

Regolamento del personale navigante: articoli 42, 44, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68 e 69; ed inoltre: art. 40, alla condizione di cui all'art. 130 del Regolamento del personale; art. 43, alla condizione di cui all'art. 135 del Regolamento del personale; articolo 61, alla condizione, per quanto riguarda il 2ª capoverso, stabilita pel 2° capoverso dell'art. 154 del Regolamento del personale; art. 70, salva quella parte che deve avere applicazione con la data anteriore del 23 settembre 1917;

Regolamento del personale provvisorio ed aggiunto: articoli 7 e 8.

Ordine di servizio N. 3. (C.).

Servizi cumulativi con le ferrovie secondarie, con le tramvie e con i laghi (trasporti di merci, veicoli, bestiame, ecc.).

Per la tassazione dei trasporti di merci, veicoli, bestiame, ecc. in servizio cumulativo con le amministrazioni secondarie, varranno, dal 16 gennaio 1918, nei riguardi del percorso delle amministrazioni stesse, le pubblicazioni e le disposizioni risultanti dal punto 187 del bollettino commerciale delle ferrovie dello

Stato n. 22-1917, nel quale sono state riassunte anche tutte le disposizioni precedentemente emanate.

Restano perciò annullati, con la data anzidetta, gli ordini di servizio:

n. 122, 134, 184 (parte III), 193 (parte III), 206 (meno il comma *a* della parte I) e 223 (comma *b* e *c*) - 1916;

n. 9 (comma *a* e *b*), 11, 17, 30, 36, 46, 49 (parte II), 55 (parte II), 58, 59 (parte II), 65 (meno l'ultimo capoverso del comma *f*), 72 (parte III), 82 (comma *b*), 88 (comma *a* 1 e comma *b*), 99 (parte II), 101, 112, 115, 121 (parte II), 128, 135, 140, 147 (parte I, comma *b*, e parti II e V) e 150 (parti II, III e IV) - 1917.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 4. (M. C.)

Carico promiscuo di una spedizione a p. v. acc. con una spedizione a g. v.

(Vedi ordine di servizio n. 314-1915).

Allo scopo di conseguire la più intensa utilizzazione dei carri impiegati pei trasporti a p. v. a., è consentito che in uno stesso carro venga caricata insieme con una spedizione a p. v. a. *effettuata in servizio interno della rete,* una spedizione in collettame a g. v. di merci di cui non sia sospesa l'accettazione, anche di peso eccedente i limiti di cui al punto 7° dell'Ordine di servizio n. 103-1917, purchè sia presentata dallo stesso mittente e sia diretta allo stesso destinatario del trasporto a p. v. a.

In questi casi alla spedizione in collettame a g. v. saranno applicati i termini di resa che competono alla spedizione a p. v. a.

La facilitazione sarà consentita soltanto se la Ditta mittente praticherà e firmerà sulla nota di spedizione del trasporto a

g. v. la seguente annotazione: « *Domando di effettuare il trasporto alle condizioni dell'Ordine di servizio n.* 4-1918 *di cui ho preso esatta conoscenza* ».

Agli speditori le stazioni dovranno dare comunicazione verbale o scritta del contenuto del presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22 *ed ai controllori del materiale.*

Ordine di servizio N. 5. (C.).

Servizio diretto viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Francia e fra l'Italia e la Svizzera.

Dal 1° gennaio 1918 sono andati in vigore gli aumenti nei prezzi dei biglietti del servizio diretto fra l'Italia e la Francia disposti per effetto del decreto Luogotenenziale 26 novembre 1917 n. 1920 e pubblicati nell'ordine di servizio n. 154 d. a.

Alla stessa data si sono pure attivati i detti aumenti per i biglietti del servizio diretto fra l' Italia e la Svizzera, però, fino a nuova disposizione, soltanto per le partenze dall'Italia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 6. (C.).

Servizio cumulativo viaggiatori con le ferrovie Brescia-Iseo, Rovato-Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano-Paderno, Soresina-Soncino e Fano-Fermignano.

AUMENTI DI TARIFFA.

Per i trasporti viaggiatori in servizio cumulativo con le ferrovie suindicate dovranno avere effetto i seguenti aumenti di tariffa a partire dal 16 gennaio 1918.

1. — *Ferrovia Brescia-Iseo.*

Soprattasse fisse di:

L. 0.10 per la 1ª e 2ª classe,

» 0.05 » » 3ª classe,

per ogni viaggiatore e per ogni biglietto di corsa semplice di qualsiasi specie di importo pari o superiore a L. 0.50.

Per i biglietti a destinazione fissa provvederà il controllo viaggiatòri di Firenze ad impartire disposizioni alle stazioni ed agenzie interessate.

Nei casi di rilascio di biglietti a percorso facoltativo, le soprattasse dovranno riscuotersi in aumento alle quote di supplemento di cui l'allegato n. 7 all'ordine di servizio n. 103-1916.

2. — *Ferrovie Rovato-Iseo-Edolo e diramazione Bornato-Passirano Paderno, e Sorcsina-Soncino.*

Soprattasse fisse di:

L. 0.10 per la 1ª e 2ª classe,

» 0.05 » » 3ª classe,

per ogni viaggiatore e per ogni biglietto di corsa semplice di qualsiasi specie di importo pari o superiore a L. 0.50.

Per i biglietti a destinazione fissa provvederà il controllo viaggiatori di Firenze ad impartire disposizioni alle stazioni ed agenzie interessate.

Per i biglietti a tariffa ridotta, dette sovrattasse dovranno essere riscosse in aumento ai prezzi di cui l'allegato n. 5 all'ordine di servizio n. 184-1916 per la Rovato-Iseo-Edolo e l'allegato *B* all'ordine di servizio n. 192-1916 per la Soresina-Soncino.

3. — *Ferrovia Fano-Fermignano.*

Le soprattasse fisse per ogni persona e per ogni biglietto di corsa semplice a tariffa ridotta di cui il punto *b*) dell'ordine di servizio n. 121-1917, da riscuotersi per conto della ferrovia suddetta, sono elevate a

L. 0.15 per la 1ª e 2ª classe,

» 0.10 » » 3ª classe,

e sono da applicarsi in aumento ai prezzi di cui l'allegato n. 2 all'ordine di servizio n. 49-1917.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Ordine di servizio N. 7. (M).

Abilitazione del " Raccordo Ostiense ,, al servizio di carico e scarico delle merci a vagone completo a grande velocità ed a piccola velocità accelerata.

(Vedi ordini di servizio n. 324-1911 e 263-1913).

La facoltà di carico e scarico nel « Raccordo Ostiense » finora limitata ai trasporti a vagone completo a piccola velocità ordinaria viene estesa, alle stesse condizioni di cui l'ordine di servizio 324-1911, ai trasporti a vagone completo a grande velocità ed a piccola velocità accelerata.

Di tale estensione possono fruire senz'altro le Ditte che già hanno rilasciato, a termini del citato ordine di servizio, l'atto d'obbligo per il carico e scarico dei trasporti a piccola velocità ordinaria.

Circolare N. 1. (C).

Nuovi provvedimenti di tariffa per i servizi merci internazionali.

In relazione all'ultimo capoverso dell'ordine di servizio numero 154-1917, si avverte che alle sospensioni e modificazioni delle tariffe dirette internazionali è stato provveduto a mezzo del punto 174 del bollettino commerciale n. 20-1917.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 2. (C.).

Trasporti militari in conto corrente in servizio cumulativo italiano.

(Vedi ordini di servizio n. 176-1908 e 151-1917).

Per accordi intervenuti colle società ferroviarie e coi Ministeri della guerra e della R. marina interessati, il conto corrente pei trasporti in servizio cumulativo di materiali delle dette amministrazioni militari di cui agli ordini di servizio n. 176-1908 e 151-1917 è esteso alle linee:

Verona-Caprino-Garda;
Soresina-Soncino;
Orbetello-Porto S. Stefano
Reggio Emilia-Ciano d'Enza con diramazione Barco-Montecchio Emilia.

Di conseguenza la nota (1) all'elenco pubblicato con la circolare 2-1917 va sostituita con questa: « Esclusa la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero » ed in fondo all'elenco stesso sono da riportare le tre ultime suindicate ferrovie.

Inoltre, dal ripetuto elenco devono depennarsi le ferrovie Roma-Albano-Nettuno e Roma-Ronciglione-Viterbo che col 1° gennaio 1918, giusta l'ordine di servizio n. 166-1917 sono passate alla rete statale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3 , 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 3. (V. M. L.).

Circolazione delle carrozze e bagagliai già della ferrovia sicula occidentale.

(Vedi circolare n. 261-1908).

Le carrozze e bagagliai già appartenenti alla ferrovia sicula occidentale, i cui numeri sono elencati nell'allegato alla Circo-

lare n. 261 del 1908, sono state ammesse a circolare, oltrechè sulla linea Palermo-Marsala-Trapani, anche sulla linea Palermo-Termini.

Le dette carrozze e bagagliai restano escluse da tutte le altre linee della rete.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 9, 11, 41, 42 *e* 45 *del compartimento di Palermo.*

Comunicazioni.

Opera di previdenza a favore del personale.

(*Legge 19 giugno 1913, n. 641*).

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 41 dell'11 ottobre 1917 la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato, a tutto il 31 dicembre 1917, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Esercizio	Indennità di buonuscita (art. 1, n. 1, della legge)						Sussidi temporanei ad orfani — (art. 1, n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi — (art. 1, n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (art. 3 della legge)					
		ad agenti			a famiglie							ad agenti			a famiglie		
		N.	importo		N.	importo		N.	importo	N.	importo	N.	importo		N.	importo	
Approvate dal 1° ottobre 1917 a tutto il 31 dicembre 1917	1914-15	—	—	—	1	370	28	—	—	—	—	1	13	—	—	—	—
	1915.16	—	—	—	3	1.118	50	2	808	—	—	—	—	—	1	15	30
	1916.17	2	1.688	—	160	79.551	46	57	19.900	6	.058	—	—	—	8	155	94
	1917.18	328	247.621	90	33	27.298	38	65	22.607	3	960	1	11	19	4	96	90
Aggiungendo quelle approvate precedentemente . . .	......	10888	8.395.640	11	2989	1.722.166	80	2058	729.772	79	27.786	161	1393	35	58	628	85
Si ha un totale a tutto il 31 dicembre 1917 ...		11218	8.644.950	01	3186	1.830.505	42	2182	773.087	88	30.804	163	1417	54	71	896	99

Sulla disponibilità dell'Opera, furono approvate dal Comitato, dopo il 30 *settembre* 1917, *le seguenti concessioni*:

1° — ASSEGNI ALIMENTARI VITALIZI A CONGIUNTI BISOGNOSI.
(Art. 1, n. 3, lettera *e*) della legge).

1) MAGNELLI Emilia, vedova del guardafreni ROSSI Paolo (133636); L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1917;
2) REBECCHI Emanuela Maria, vedova del Sotto capo ufficio PANNELLI Alfredo (110344): L. 360 annue, con decorrenza 1° settembre 1917;
3) BENDI Giovanni e MALTONI Elvira, genitori dell' Ispettore Principale BENDI ing. Achille (34834): L. 468 annue, con decorrenza 1° luglio 1917;
4) FILACCHIONI Maddalena, vedova dell'operaio di 2ª classe DI SALVO Nicola (109085): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1917;
5) MARINI Marsiglia, vedova del guardia stazione QUERCI Giuseppe (106761): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1917;
6) MARINO Margherita, vedova dell'Applicato MANISCALCO Luigi (91565): L. 360 annue, con decorrenza 1° luglio 1917;
7) PETRUCCI Lea, vedova del macchinista AMOROSO Alfonso (32755): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1917;
8) SACCHI Caterina, ved. del manovale ROGGERO Angelo (158310): L. 300 annue, con decorrenza 1° settembre 1917.

2° — RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE
(Art. 2, penultimo capoverso della legge).

1) PASQUALE, orfano dell'operaio di 1ª classe PICCIRILLO Salvatore (82691);
2) VINCENZA, orfana del fuochista GARRISI Girolamo (91499);
3) BIANCA, orfana dell'operaio di 2ª classe SCOGNAMIGLIO Pasquale (88915);
4) MARIA, orfana del guardiano PENTORI Ottaviano (34038);

5) UGO, orfano del manovale ALFANO Achille (126831);
6) EMILIO, orfano del macchinista DELTORCHIO Filippo (32943);
7) MARIO, orfano del conduttore ISALBERTI Albino (114952);
8) DELFA e BIANCA, orfane del conduttore MONTARESI Alfredo (85402);
9) PASQUALE e DOMENICO, orfani del guardiano MASSIMIANO Gennaro (79529);
10) BRUNO, orfano dell'accenditore ASSIRELLI Nello (125005);
11) LORENZO, orfano del manovale LETEO Giovanni (39228), a condizione che il tutore concorra nelle spese di ricovero, oltrechè con la quota parte del sussidio temporaneo, anche con la quota parte di pensione spettante all'orfano sul fondo pensioni;
12) ANNA MARIA, orfana del capo stazione di 2° grado FLAMMINIO Antonio (64114);
13) ARGIA, orfana del capo squadra manovratori MORI Cesare (40091);
14) VELIA, orfana del macchinista CAPRILI Polifemo (86027);
15) GIUSEPPE, orfano dell'operaio di 2ª classe SCARPATI Ciro (114686);
16) ERNESTO, orfano del guardafreno STEFANI Aurelio (39172);
17) GIUSEPPE, orfano del guardiano DELLA PENNA Saverio (44136);
18) CESARE, orfano del manovale SOGLIANO Sebastiano (140503);
19) FURIO, orfano del cantoniere URBANI Marzio (142086);
20) CONCETTA, orfana del guardiano CELIO Luigi (24711), a condizione che il tutore concorra nelle spese di ricovero, oltrechè con la quota parte del sussidio temporaneo, anche con la quota parte di pensione spettante all' orfana sul fondo pensioni;
21) LIBERO, orfano del macchinista TURI Francesco (43550);
22) FERNANDO, orfano del Capo stazione di 3° grado SOLDANO Giovanni (80759);
23) OTTORINO, orfano del manovale DOLCE Oreste (128252);
24) CROCIFISSA, orfana del guardia stazione PROFETA Placido 108069);
25) GIOVANNA, oppure (se la madre lo preferisse) ROSALIA, orfane del guardiano PISOLATI Gregorio (6131).

3° Revoche di ricoveri.

1) Nello, orfano del guardiano Pentori Ottaviano (34038);
(Vedasi Bollettino n. 41 del giorno 11 ottobre 1917).
2) Alfredo, orfano del manovale Alfano Achille (126831);
(Vedasi Bollettino n. 41 del giorno 11 ottobre 1917).

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera, furono dal Comitato nominati i seguenti Patroni, cui venne affidata la assistenza di orfani dei quali l'Opera stessa ha cura:

a COSENZA: Solfanelli Aristide, capo di quella stazione;

a FIRENZE: Rivosecchi Vincenzo, sotto ispettore di quella Divisione Movimento;

a ROCCARAVINDOLA: Querci Giovanni, capo di quella stazione;

a TREVIGLIO: Varisco cav. Emilio, capo stazione principale di Treviglio.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

Errata-corrige

Ordine di servizio n. 155 (B) 1917.

ERRATA.	CORRIGE.
98-*bis*. Sub. B). Per lavori diversi, partitario 302-*ter*.	**98-*bis* B). Per lavori, forniture e prestazioni diverse, partitario 302-*ter*.**
Pag. 27. Il conto di entrata 106-*bis*. « Ente carboni ecc. » col n. 314 di partitario, è soppresso.	—
127-*bis*. Sub B). Spese per lavori diversi, partitario 1007.	**127-*bis*. Sub B). Spese per lavori, forniture e prestazioni diverse, partitario 1007.**
132-*bis*. Ministero della marina. Spese ecc.	**133-*bis*. Ministero della marina. Spese ecc.**

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno XI - N. 3 | **17 Gennaio 1918**

BOLLETTINO OFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, gennaio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Decreto Luogotenenziale 20 *dicembre* 1917, *n.* 2073, *relativo alla misura del contributo dovuto al Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduto l'art. 2 del decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590, recante provvedimenti relativi al Sindacato obbligatorio siciliano di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo;

Vedute le leggi 11 luglio 1904, n. 396 e 14 luglio 1907, n. 527;

Vedute le deliberazioni adottate dall'assemblea generale dei soci del Sindacato predetto nell'adunanza del 30 novembre 1917;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La misura del contributo per l'esercizio 1918, dovuto al Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo della Sicilia a termini delle leggi 11 luglio 1904, n. 396, e 14 luglio 1907, n. 527, e del decreto-legge 6 maggio 1915, n. 590, è stabilita in lire sei e centesimi cinquanta per tonnellata di zolfo.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 gennaio 1918, n. 10.

Art. 2.

L'indicato contributo di L. 6.50 verrà ripartito nel modo seguente:

a) L. 4.88 per tonnellate saranno attribuite al bilancio assicurativo dell'esercizio 1918 a norma dell'art. 1 della legge 11 luglio 1904, n. 396;

b) L. 1.62 per tonnellata saranno attribuite al bilancio sanitario per l'esercizio 1918 a norma dell'art. 9 della legge 14 luglio 1907, n. 527.

Art. 3.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà per la riscossione del contributo di cui all'art. 1 a partire dal 1° gennaio 1918.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 dicembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA

CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *gennaio* 1918, *n.* 10, *che estende a tutti indistintamente i materiali metallici, compresi quelli importati dall'estero, le disposizioni del decreto Luogotenenziale* 30 *marzo* 1916, *n.* 370, *concernente speciali limitazioni circa la produzione e vendita dell'acciaio e di altri determinati metalli* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In forza dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il proprio decreto 30 marzo 1916, n. 370;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le armi e munizioni, di concerto con i ministri di grazia e giustizia e dei culti, delle finanze, del tesoro, della guerra, della marina, dei lavori pubblici, dell'agricoltura, dell'industria, del commercio e lavoro e dei trasporti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le disposizioni di cui al decreto Luogotenenziale 30 marzo 1916, n. 370, sono estese a tutti indistintamente i materiali metallici, compresi quelli importati dall'estero in seguito a specifico intervento delle Amministrazioni della guerra, marina e delle armi e munizioni.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 gennaio 1918. n. 10.

Art. 2.

I materiali di cui al precedente articolo, non potranno neanche in parte essere impiegati od usati in impieghi od usi diversi da quelli per i quali vennero espressamente importati od autorizzati ed in ogni modo non potranno essere adoperati senza specifica autorizzazione del Ministero per le armi e munizioni.

Art. 3.

I contravventori, oltre alle pene stabilite dall'art. 4 del decreto Luogotenenziale 30 marzo 1916, n. 370, saranno puniti con la confisca del materiale.

Art. 4.

Il presente decreto andrà in vigore cinque giorni dopo la sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale* del Regno d'Italia.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 gennaio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — DALLOLIO — SACCHI — MEDA — NITTI — ALFIERI — DEL BONO — DARI — MILIANI — CIUFFELLI — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATI

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di dicembre 1917, la somma di L. 90,000, di cui L. 30,000 sono state assegnate al signor Presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce rossa, previa detrazione di L. 750 che si sono versate all'Opera dello «scaldarancio» e L. 60,000 sono state assegnate i signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al dicembre 1917, la somma di L. 3.156.000.

Porto a conoscenza del personale il telegramma pervenuto a S. E. il ministro dal presidente del Comitato italiano di guerra a Buenos Ayres e la risposta data al telegramma stesso.

« S. E. Riccardo Bianchi
Ministro Trasporti

Roma.

« Comitato italiano guerra Buenos Ayres e italiani tutti Argentina salutando fraternamente ferrovieri italiani esprimono sincera vivissima ammirazione per loro altissimo contributo alla difesa della Patria.

« *Presidente:* DEVOTO ».

« Cavaliere Giuseppe Devoto
Presidente Comitato Italiano guerra

Buenos Ayres.

« Compiacciomi vivamente che efficace cooperazione ferrovieri, nell'aspra lotta per la difesa Patria sia stato simpaticamente apprezzato dagli italiani dell'Argentina. Comunicherò Amministrazione ferroviaria gradito saluto che ricambio cordialmente.

« *Ministro:* RICCARDO BIANCHI ».

SENTENZE

Occupazione d'urgenza per lavori ferroviari - Decreto prefettizio che l'autorizza - Carattere e portata del provvedimento.

Dichiarate in virtù di Decreto Ministeriale urgenti e indifferibili talune opere ferroviarie ai fini dell'art. 71 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, il successivo Decreto prefettizio, che autorizza l'occupazione temporanea degli immobili all'uopo occorrenti, non costituisce altro che un provvedimento esecutivo delle precedenti determinazioni ministeriali.

Se, quindi, il proprietario del fondo occupato ha prestato acquiescenza a queste ultime, non può più, attraverso il decreto prefettizio, insorgere contro la dichiarata urgenza e indifferibilità dei lavori, essendo decaduto da ogni diritto a gravarsene, per l'omessa impugnativa contro il Decreto Ministeriale che le aveva riconosciute e sanzionate. Comunque, il dichiarato concorso di tali estremi per parte dell'organo amministrativo competente, costituisce un apprezzamento il quale sfugge a doglianza e sindacato di merito.

CONSIGLIO DI STATO: IV Sezione — Dec. 17/30 novembre 1917. (*Pres.* Sandrelli; *Est.* Ambrosino) — Strade Ferrate Secondarie Meridionali *c.* Ferrovie Stato.

FATTO.

La Società per le Strade Ferrate secondarie, con sede in Napoli, esercente in virtù di concessione governativa le linee ferroviarie Napoli-Ottaiano-S. Giuseppe e Circumvesuviana rappresentata dal Direttore ing. cav. Arturo Forges Davanzati e (per procura in atti) dall'avv. Gennaro D'Antonio, ha interposto ri-

corso a questa IV Sezione del Consiglio di Stato, avverso i tre decreti, emessi dal Prefetto di Napoli, in data 15 maggio 1914, in base alla legge 25 giugno 1865 - 18 dicembre 1879 e 7 luglio 1907, decreti non notificati, ma depositati rispettivamente nelle segreterie comunali di Napoli, S. Giovanni a Teduccio e Barra, e pubblicati nel foglio degli annunzi legali della Provincia in data 21 luglio e 23 giugno 1914.

Coi detti decreti è autorizzata l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, previa la compilazione dello stato di consistenza, ad occupare temporaneamente, una parte della sede della Napoli-Ottaiano, nonchè a variarne l'andamento planimetrico ed altimetrico ed a effettuare gli spostamenti della ferrovia Circumvesuviana anche contemplati in un progetto precedentemente approvato, con decreto ministeriale si obbligano le Ferrovie dello Stato a corrispondere una certa indennità indicata in un quadro, e si prescrive che l'occupazione e le variazioni sull'andamento planimetrico ed altimetrico siano fatte in modo da non interrompere l'esercizio della Ferrovia Circomvesuviana, salvo nell'intervallo notturno nel quale si effettuerà il trasporto dell'esercizio dall'attuale alla nuova sede, ed in ultimo si nomina un ingegnere che, in caso di disaccordo, procederà alla compilazione dello stato di consistenza.

La Società ricorrente adduce, a motivo di gravame, l'eccesso di potere e la violazione di legge. Essa afferma che con i decreti impugnati, adottandosi una forma speciale al procedimento di occupazione temporanea, si chiama *transitoria*, la variazioine che s'intende apportare alla sede ferroviaria, mentre la ferrovia non sarà reintegrata nella attuale sede, e si viene ad autorizzare lo spostamento in un altra.

Ma se pure potesse essere autorizzato lo spostamento, soggiunge la Società, questo non potrebbe essere discompagnato da correspettivi adeguati alla privazione ed ai disagi economici che si arrecano. Epperciò, con la più ampia riserva di ogni azione giudiziaria per quanto riguarda la dedotta deficienza dei decreti circa la valutazione dei danni conseguenti allo spostamento, la Società ricorrente chiede sia ritenuto che i detti decreti costituiscono un eccesso di potestà, assumendo che la materia delle disposizioni in essi contenuta esce fuori i limiti delle facoltà con-

sentite dalla legge di espropriazione (art. 71 della legge del 25 giugno 1865) la quale a suo dire, in materia di occupazione temporanea dei beni, non contempla lo spostamento dell'esercizio di una ferrovia dalla sua sede in un altra, e che erroneamente si vorrebbero adattare alla specie i provvedimenti relativi alla espropriazione temporanea, quando invece, non potendo avvenire la reintegra, si tratta di espropriazione definitiva, a cui vanno adattati gli indennizzi e le cautele necessarie per gli aggravii e le maggiori responsabilità che verrebbero poste a carico della Società ricorrente.

Conclude quindi perchè sieno revocati i decreti. *Omissis.*

DIRITTO.

Considerato che gl'impugnati decreti prefettizi, mediante i quali fu autorizzata l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad occupare temporaneamente determinate zone di spettanza della ricorrente Società, altro non costituivano se non il mezzo per rendere operativi gli antecedenti decreti del Ministero dei lavori pubblici, l'uno in data 25 luglio 1913 (n. 5251), l'altro in data 10 agosto successivo (n. 21/59376).

Col primo approvavasi la deviazione provvisoria della strada ferroviaria Circumvesuviana, in conformità alle proposte della Amministrazione delle ferrovie dello Stato, stabilivasi in pari tempo, dovesse la Società concessionaria di detta strada prestarsi agli spostamenti che occorressero durante i relativi lavori, da eseguirsi questi a cura della suindicata Amministrazione.

Col secondo decreto il Ministero dichiarava *urgenti* e *indifferibili* — agli effetti dell'art. 71 della legge sulle espropriazioni — i lavori di cui si tratta.

Dai documenti acquisiti alla causa risulta che, contro il ministeriale decreto 25 luglio 1913, di cui aveva avuta partecipazione, la Società concessionaria della Circumvesuviana, notificava il 21 agosto 1913 all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, un ricorso diretto a questa IV Sezione, assumendo che l'atto del ministro « era eccessivo nei poteri e violava le disposizioni della legge speciale sulle ferrovie concesse all'industria privata ».

Ma all'anzidetto ricorso, la Società non diede seguito, perocchè (come avverte la resistente Amministrazione) non ne effettuò poscia nei modi e nei termini di legge, il deposito nella Segreteria della Sezione; ond'è che rimase colpito da decadenza.

Considerato, ciò premesso, che la legge 7 luglio 1907, n. 429, con l'art. 76, nel riconoscere il carattere di pubblica utilità a tutti i lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato, ha disposto (all'ultimo comma del citato articolo) che tutti codesti lavori potessero anche, con decreto del Ministero dei lavori pubblici e sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, essere dichiarati urgenti e indifferibili.

Che, per quanto si è detto, il decreto 25 luglio 1913 forma la base e il presupposto necessario dei successivi provvedimenti e, precisamente, tanto del decreto ministeriale 10 agosto 1913, dichiarante l'urgenza e la indifferibilità delle opere da eseguire, quanto dei decreti prefettizi 15 maggio 1914, autorizzanti l'occupazione degli immobili all'uopo occorrenti.

Che se la Società concessionaria della Circumvesuviana credeva illegittimo e lesivo dei propri interessi il rammentato decreto d'approvazione dei lavori a che non venissero dal medesimo offerte le garanzie e condizioni da essa ritenute indispensabili, avrebbe potuto o dovuto far valere, nelle modalità e nei termini perentoriamente dalla legge fissati, le proprie ragioni.

Data la sua acquiescenza, e poichè il decreto ministeriale 25 luglio 1913 ha forza esecutoria ed è produttivo di ogni suo effetto, cadono, perchè intempestivi e non più ammissibili, i mezzi d'impugnativa e le eccezioni che la Società vorrebbe ora opporre ai decreti prefettizi 15 maggio 1914, i quali (giova ripetere) non sono che la esecuzione delle precedenti determinazioni ministeriali.

In abbondanza si osserva che se pure il decreto 10 agosto 1913, col quale furono dichiarati urgenti e indifferibili i lavori, non fu comunicato alla Società, nè pubblicato, tale pubblicazione o comunicazione non è prescritta.

Anche tenendo conto di siffatta circostanza per ammettere. in ipotesi, la tempestività del gravame che, attraverso i decreti prefettizi, la Società vorrebbe interporre avverso la dichiarazione ministeriale or cennata, il gravame rimarrebbe comunque escluso.

Trattasi invero (come questo Collegio ebbe altre volte ad affermare), di un apprezzamento il quale sfugge a doglianza e sindacato di merito.

Infine, ove altresì sussistesse quanto la Società asserisce (e nega per contro l'Amministrazione delle Ferrovie) che l'occupazione qualificata temporanea fosse successivamente destinata alla stabilità, ciò non avrebbe potuto (dopo che i lavori furono dichiarati urgenti e indifferibili) essere d'ostacolo alla applicazione dell'art. 71 della legge sulle espropriazioni.

P. Q. M. — La Sezione rigetta il ricorso come sopra proposto dalla Società per le Strade ferrate secondarie meridionali avverso i tre decreti del Prefetto di Napoli, in data 15 maggio 1914, in epigrafi indicati.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno XI - N. 4 24 Gennaio 1918

BOLLETTINO OFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, gennaio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 22 *novembre* 1917, *n.* 1881, *che sospende il corso delle prescrizioni e dei termini perentori e l'esercizio dell'azione cambiaria e delle altre azioni giudiziarie, a favore degli enti, ditte e privati, aventi l'abituale residenza nei Comuni occupati dal nemico ed in quegli altri del territorio delle operazioni da indicarsi a norma dell'art.* 4 *del decreto medesimo* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re colla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del guardasigilli, ministro segretario di Stato per gli affari di grazia e giustizia e dei culti, di concerto col ministro dell'industria, del commercio e del lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È sospeso il corso delle prescrizioni e quello dei termini perentori, tanto legali quanto convenzionali, portanti decadenza da un'azione, eccezione o diritto qualsiasi contro enti, ditte e privati aventi la loro abituale residenza nei Comuni occupati dal nemico ed in quelli del territorio delle operazioni, che saranno indicati a norma dell'art. 4.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* **24 novembre 1917, n. 277.**

Art. 2.

Parimente, non potrà essere elevato il protesto, nè esperimentata l'azione cambiaria, diretta o di regresso, per gli effetti cambiari pagabili nei Comuni da determinarsi a norma dell'articolo 4. È anche sospesa l'azione diretta o di regresso verso i debitori aventi la loro abituale residenza nei territori suddetti per le cambiali pagabili altrove.

Durante la sospensione dell'azione, decorrono gli interessi nella misura del 5 per cento.

Il debitore di un effetto cambiario, il cui possessore non si sia fatto conoscere, può liberarsi dalla obbligazione versando in deposito fruttifero o in conto corrente la somma dovuta presso un Istituto di emissione. Dell'avvenuto deposito sarà data pubblica notizia con inserzione nella *Gazzetta ufficiale,* che dovrà essere fatta gratuitamente.

Art. 3.

Può inoltre essere concessa per un congruo periodo di tempo e non oltre il 60° giorno dalla pubblicazione della pace, la sospensione delle azioni giudiziarie contro gli enti, le ditte ed i privati menzionati nell'art. 1°, in quanto la condizione loro creata dalla guerra la renda necessaria. A tal fine, la parte interessata, personalmente od a mezzo del suo procuratore o mandatario speciale, deve presentare istanza al giudice singolo od al capo del Collegio avanti il quale si svolge o dovrebbe aver luogo il giudizio, esponendo i motivi dipendenti dallo stato di guerra, che la giustificano.

Il magistrato provvede con decreto sentito il creditore, qualora lo creda o sia agevole. Il decreto non è soggetto ad alcun gravame, ma è revocabile dallo stesso magistrato che lo ha emesso, quando sieno cessate o mutate le circostanze di fatto per cui fu concesso. Il decreto può essere scritto a piedi della domanda.

Quando concorrano speciali circostanze, il magistrato può subordinare la sospensione a condizioni e cautele a garenzia delle

ragioni dell'attore. Anche nei riguardi di tali provvedimenti si applica quanto dispone l'art. 2 del decreto Luogotenenziale 2 luglio 1915, n. 1143.

Art. 4.

Con decreti dei ministri di grazia e giustizia e dell'industria, commercio e lavoro da pubblicarsi nella *Gazzetta ufficiale* saranno determinati i Comuni nei quali si applicano le disposizioni degli articoli precedenti e la data in cui ha principio tale applicazione.

Art. 5.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e cesserà di aver vigore alla data e colle norme che saranno stabilite con decreto Reale.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 novembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — SACCHI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 30 *dicembre* 1917, *n.* 2113, *che aumenta lo stanziamento di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1917-918 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo del Re dei poteri straordinari per la guerra;

Vista la legge 28 ottobre 1917, n. 1751;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Lo stanziamento dei seguenti capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1917-918 è aumentato della somma per ciascuno di essi indicata:

Cap. n. 57: « Spese per assistenza e rimpatrio degli equipaggi delle navi mercantili affondate per atti di ostilità del nemico », lire duecentomila (L. 200,000).

Cap. n. 59: « Spese concernenti il traffico marittimo - Acquisto e noleggio di navi di trasporto - Spese di esercizio », lire quattrocentoventicinquemilioni (L. 425,000,000).

Cap. n. 61: « Premi di assicurazione contro i rischi di

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 gennaio 1918, n. 14.

guerra dei piroscafi viaggianti in servizio sovvenzionato », lire un milione (L. 1,000,000).

Cap. n. 61-VI: « Soprassoldo ed indennità agli equipaggi delle navi mercantili requisite, sequestrate o noleggiate dallo Stato (decreto Luogotenenziale 2 settembre 1917, n. 1392) », lire tre milioni (L. 3,000,000).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 dicembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *gennaio* 1918, *per la nomina di un Vice direttore «ad honorem» delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduto l'art. 10 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad Imprese private, modificato con l'art. 1° del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

L'ingegnere gr. uff. Francesco Simone è nominato, a decorrere dal 1° gennaio 1918, Vice direttore generale «ad honorem» delle ferrovie dello Stato, in occasione del suo collocamento a riposo deliberato con la stessa decorrenza, quale Ispettore superiore delle ferrovie dello Stato.

Il ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 3 gennaio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — R. BIANCHI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 gennaio 1918, n. 13.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *gennaio* 1918, *per la conferma di un membro del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad Imprese private, modificata dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È confermato in qualità di membro del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato per il triennio 1° gennaio 1918-31 dicembre 1920, il gr. uff. ingegnere Giuseppe Accomazzi, Ispettore superiore delle ferrovie stesse.

Il ministro segretario di Stato proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 3 gennaio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — R. BIANCHI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 gennaio 1918, n. 13.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *gennaio* 1918, *per la nomina di un consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad Imprese private, modificata dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È nominato consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato, per il triennio 1° gennaio 1918-31 dicembre 1920, il commendatore ing. Francesco De Roberto, Capo servizio principale del Movimento, presso la detta Amministrazione, in sostituzione del gr. uff. ing. Francesco Simone, Ispettore superiore, collocato a riposo.

Il ministro segretario di Stato proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 3 gennaio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — R. BIANCHI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 gennaio 1918, n. 13.

Ordine di servizio N. 8. (M. C. L.).

Trasformazione in stazione della fermata di Licciana Terrarossa.

Dal 1° novembre 1917 la fermata di Licciana Terrarossa, al km. 96 + 891.18 della linea Parma-Spezia, è stata trasformata in stazione, trasportando il servizio nella nuova sede, che è provvista dei seguenti impianti:

— Fabbricato viaggiatori alla progressiva km. 96 + 268.92 a destra della linea nel senso da Parma a Spezia;

— Binari di corsa: due compresi fra le progressive chilometriche 96 + 066.52 e 96 + 569.22 corrispondenti alla punta dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 409.80;

— Segnali di protezione (provvisori) situati alla sinistra della linea nel senso di corsa dei treni ai quali comandano: lato Parma, un segnale a disco di 1ª categoria situato a m. 315 dalla punta del deviatoio estremo, preceduto a m. 625 da un segnale a disco di avviso; lato Spezia, un segnale a disco di 2ª categoria situato a m. 891 dalla punta del deviatoio estremo.

I deviatoi inseriti sul binario di corsa sono muniti di fermadeviatoi tipo F. S. gemelli.

Ufficio telegrafico incluso nei circuiti 4911 e 4446 con la chiamata L. I.

La nuova stazione mantiene le attuali abilitazioni, e cioè viaggiatori, bagagli e merci G. V. per trasporti non eccedenti il peso di kg. 100 ciascuno.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 32, nella colonna 13, deve riportarsi la lettera S in corrispondenza della stazione di Licciana Terrarossa, e a pag. 84, nella tabella (72) *Parma-Spezia* e *S. Stefano di Magra-Sarzana* devonsi rettificare le distanze per la stazione stessa a seconda di quelle risultanti dal seguente prospetto:

Parma	Kg.	97	Pontremoli	Kg.	18
Vicofertile	»	89	Scorcetoli	»	14
Collecchio	»	85	Filattiera	»	12
Ozzano Taro	»	78	Villafranca Bagnone	»	7
Fornovo	»	74	Aulla	»	4
Citerna Taro	»	65	Caprigliola Albiano	»	10
Lesignano di Palmia	»	62	S. Stefano di Magra	»	12
Solignano	»	60	Ponzano Magra	»	15
Valmozzola	»	55	Sarzana	»	20
Berceto	»	52	Vezzano	»	16
Ostia	»	43	Marcantone	»	20
Borgotaro	»	36	Spezia	»	24
Grondola Guinadi	»	27			

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche, ecc. da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916), a pag. 30 devonsi aumentare di un chilometro le distanze ai transiti di Civitavecchia e Napoli Scalo marittimo (Molo trapezoidale) esposte di contro al nome della stazione di Licciana Terrarossa.

Per quanto riguarda le modificazioni da apportare nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche, le stazioni della rete e gli uffici di controllo devono regolarsi come appresso.

Nei prontuari delle stazioni della linea Parma-Spezia e S. Stefano di Magra-Sarzana devono essere modificate le distanze riguardanti la stazione di Licciana Terrarossa (pag. 34/22) servendosi della tabella 72 a pag. 84 del Prontuario generale, già modificata come sopra si è detto.

Nel Prontuario della stazione di Licciana-Terrarossa, valevole per la tassazione dei trasporti merci, devono essere aumentate di un chilometro tutte le distanze computate in transito di Aulla, o di Sarzana, o di Vezzano, o di Spezia; in quello invece delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli devono essere aumentate di un chilometro tutte le distanze computate in transito di Aulla, o di Sarzana, o di Vezzano, o di Spezia, e cambiare le indicazioni risultanti per le sottoindicate stazioni nel modo seguente:

	Istradamenti	Distanze
Pag. 24/21 Cozzo (casa cantoniera)	158-76-5-39-207-115-29-100	240
Pag. 24/22 Candia Lomellina	158-76-5-39	238
Pag. 59/21 Tocco Castiglione	112-23-45-148-117-67-54-108-164	580
Pag. 59/22 Bussi	148-117-67-54-108-164	573
Pag. 65/21 Matrice Montagano	148-198-135-30-80-112-23-163	703

In tutti gli altri prontuari deve essere aumentata di un chilometro la distanza indicata per Licciana Terrarossa (pag. 34/22) se computata in transito di Aulla, o di Sarzana, o di Vezzano, o di Spezia, eccezione fatta per i Prontuari valevoli per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli delle stazioni di Tocco Castiglione e Matrice Montagano, nei quali devono essere apportate le seguenti modificazioni:

	Istradamenti	Distanze
Tocco Castiglione–Licciana Terrarossa	160-164-54-67-117-148-45-23-112	580
Matrice Montagano – Licciana Terrarossa	185-80-30-198-148-163-23-112	703

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 9. (C.).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Cooperativa di consumo fra i ferrovieri dello Stato in Bari », la « Società cooperativa di consumo fra ferrovieri in Borgo

S. Lorenzo », la « Società anonima cooperativa tra i ferrovieri in Foggia », la « Unione cooperativa ferroviaria in Pietrarsa », la « Società cooperativa di consumo tra il personale delle ferrovie dello Stato in Roccella Ionica », la « Unione cooperativa ferroviaria di consumo fra il personale delle ferrovie dello Stato in Roma Trastevere » e la « Cooperativa di consumo ferroviaria fra il personale di macchina ed affini in Salerno » sono ammesse a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

I nomi delle predette Società cooperative devono pertanto essere aggiunti, alla sede opportuna, nell'elenco allegato *A* al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 10. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della fermata di Valle Mercato S. Severino.

Dal giorno 21 gennaio 1918 è stata aperta all'esercizio, al km. 40 + 295 ed a destra della linea Cancello-Avellino, la fermata di Valle Mercato S. Severino, situata fra le stazioni di Castel San Giorgio e di Mercato S. Severino, dalle quali dista rispettivamente km. 3 + 248 e km. 2 + 487,77.

La fermata è protetta da due semafori di 2ª categoria collocati entrambi a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano ed alla distanza dell'asse del F. V. di m. 1053 quello verso Castel S. Giorgio e di m. 1327 quello verso Mercato S. Severino.

La fermata di Valle Mercato S. Severino è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani ed esercitata a mezzo di guardiano con le modalità di cui gli articoli 25 e 31 delle « Norme per

il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo » pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

Dalla detta fermata vengono distribuiti biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « allegato *A* » al presente Ordine di servizio.

La stazione di Mercato S. Severino resta incaricata delle scritturazioni dei biglietti e bagagli, nonchè del versamento del relativo importo.

In consegnenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° novembre 1917), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 10-1918.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Valle Mercato S. Severino

Da	a	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
e viceversa		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Valle Mercato S. Severino	Mercato S. Severino	0.55	0.40	0.20	Mercato S. Severino
	Castel S. Giorgio .	0.70	0.45	0.20	
	Codola	1.05	0.70	0.35	
	Sarno	2.20	1.30	0.60	
	Palma.	3.60	2.25	1.05	
	Nola	4.80	2.95	1.40	

N. B. — Nei prezzi suindicati è già compreso l'aumento del 50 o del 30 % di cui il decreto Luogotenenziale n. 1920-1917.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 10–1918.*

Nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio » (edizione 1° novembre 1917) a pag. 14 fra i nomi di Vallelunga (Cava) e Valmadonna aggiungere:

Valle Mercato S. Severino ✱ L B/N/124//

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 62 fra i nomi di Vallelunga e Valmadonna inserire:

Valle Mercato S. **Severino (casa cantoniera).**	Cancello-Avellino	Napoli 5° Avellino	Salerno	102	V(6)	B(6)

— a pag. 95 nella tabella (102) Roma-Napoli (via Cancello) e diramazioni Ciampino-Frascati, Ciampino-Velletri-Segni Paliano e Cancello-Avellino-Nocera Inferiore, trascrivere, fra i nomi di Castel S. Giorgio e Mercato S. Severino, il nome di *Valle Mercato S. Severino*, da considerarsi scritto in corsivo, colle distanze resultanti dall'annesso allegato *C*.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo:

— a pag. 13 fra i nomi di Vallelunga e Valmadonna inserire:

Valle Mercato S. Severino /66/11 bis//
(casa cantoniera)

— a pag. 66 fra i nomi di Castel S. Giorgio e Mercato S. Severino trascrivere:

//11 bis/ Valle Mercato S. Severino
(casa cantoniera)

nonchè la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Roma-Napoli (via Cancello) e diramazioni Ciampino-Frascati, Ciampino-Velletri-Segni Paliano e Cancello-Avellino-Nocera Inferiore, la distanza dovrà essere rilevata dalla tabella 102 a pag. 95 del « Prontuario generale » già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri Prontuari la si dovrà invece formare aggiungendo km. 28 a quella indicata per Nola, km. 11 a quella indicata per Nocera Inferiore, km. 3 a quella indicata per Mercato S. Severino e km. 33 a quella indicata per Avellino, e scegliendo poi la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione, che avrà servito di base per la formazione delle distanze.

Allegato **C** *all'ordine di servizio N. 10-1918.*

Distanze chilometriche dalla fermata di VALLE MERCATO S. SEVERINO alle stazioni sottoindicate.

Stazione	Km.
Roma Termini e Porta Maggiore	268
Ciampino	254
Galleria di Ciampino	257
Frascati	264
Frattocchie	256
Pavona	256
Cecchina	251
Lanuvio	247
Velletri	238
Lariano	230
Artena Valmontone	223
Monte Compatri Colonna	243
Zagarolo	233
Palestrina	231
Labico	226
Valmontone	223
Segni Paliano	215
Anagni	206
Sgurgola	201
Morolo	196
Ferentino Supino	191
Frosinone Alatri Fiuggi	183
Ceccano	176
Pofi Castro	168
Ceprano	158
Isoletta	156
Roccasecca	147
Aquino Castrocielo Pontecorvo	142
Cassino	130
Rocca d'Evandro	121
Mignano	113
Tora Presenzano	106
Caianello Vairano	98
Riardo Pietramelara	92
Teano	86
Sparanise	79
Pignataro	73
Capua	64
S. Maria Capua Vetere	59
Caserta	53
Maddaloni Inferiore	47
Cancello	41
Acerra	48
Casalnuovo Lucignano	51
Valsacco	60 / 50
Napoli	62 / 48
Nola	29
Palma S. Gennaro	22
Sarno	13
Codola	6
Castel S. Giorgio	4
Mercato S. Severino	3
Montoro	7
Lunara	17
Solofra	21
Serino	25
Avellino	33
Nocera Inferiore	11

Ordine di servizio N. 11. (M. C.).

Estensione di servizio nella stazione di Borzoli Trasta.

(Vedi ordine di servizio n. 141-1917).

La stazione di *Borzoli Trasta,* attualmente abilitata ai trasporti a piccola velocità per conto esclusivo del Ministero per le Armi e Munizioni (Direzione Generale di Aeronautica) e della Ditta *Alemanno Barsi & Figlio*, viene colle stesse limitazioni abilitata anche ai trasporti a grande velocità.

Di quanto sopra le stazioni prenderanno nota nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° novembre 1917).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 22.

Ordine di servizio N. 12. (C.).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi ordini di servizio n. 120-1916 e 47-1917).

Nell'elenco delle deviazioni ammesse — pubblicato nella parte II delle tariffe e condizioni pei trasporti, nella istruzione pel servizio viaggiatori, bagagli e cani per uso del personale dei treni e nella parte prima della prefazione generale all'orario generale di servizio — devono farsi le seguenti aggiunte:

Percorsi da o viceversa	a	Via più breve	Deviazione	Maggior percorso — Km.
Foggia	Genova	Ancona-Piacenza	Caserta-Roma-Livorno C.	60
Foggia	Sampierdarena	Ancona-Piacenza	Caserta-Roma-Livorno C.	67

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 16 *e* 22.

Circolare N. 4. (M. V. C.).

Radiazione dal parco F. S. di veicoli di proprietà privata.

In seguito a richiesta fattane dalla Ditta *Giorgio Cini di Ferrara,* è stata autorizzata la radiazione dal nostro parco veicoli di tutti i 25 carri da ghiaia che si trovavano inscritti a nome della Ditta stessa coi seguenti numeri di servizio:

Pg. 956.003 — 956.004 — 956.005 — 956.006 — 956.007 — 956.008
956.009 — 956.010 — 956.013 — 956.100 — 956.125 — 956.126
956.127 — 956.128 — 956.129 — 956.130 — 956.131 — 956.132
956.133 — 956.134 — 956.135 — 956.136 — 956.146 — 956.151
956.152.

Premesso che i detti carri dovranno essere cancellati a pagine 185, 186 e 187 dell' « Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco F. S. », edizione 30 giugno 1914, avvertesi che i medesimi non dovranno essere ulteriormente ammessi a circolare sulle nostre linee senza preventiva autorizzazione del Servizio Movimento.

Le stazioni che trovassero in circolazione alcuno di detti carri, dovranno trattenerlo informandone d'urgenza l'Ufficio Materiale mobile del prefato Servizio Movimento.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 22, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

Circolare N. 5. (M. V. C.).

Carri privati - Costituzione della Società " Esportazione Agricola Italiana ".

Col 1° gennaio c. a. il ramo « Esportazione agricola » della Società per le ferrovie di Reggio Emilia è stato rilevato dalla nuova Società anonima « *Esportazione agricola italiana* » con sede a Reggio Emilia.

Conseguentemente di tutti i 319 carri serbatoio da vino Mv. attualmente inscritti nel nostro parco coi numeri di servizio dal 914.000 al 914.282 e dal 914.300 al 914.335, è divenuta proprietaria la nuova **Società**.

Ai serbatoi in questione verrà gradatamente sostituita l'attuale scritta relativa alla ragione sociale in quella di « Esportazione agricola italiana - Reggio Emilia » mentre tutte le altre inscrizioni (capacità, tara, portata, località di deposito, ecc.) rimarranno invariate; per cui le stazioni dovranno d'ora innanzi considerare a tutti gli effetti di proprietà della Società predetta anche quei carri che ancora portassero la vecchia ragione sociale.

Per norma nella corrispondenza da tenersi con la nuova Società « Esportazione agricola italiana », nei riguardi dell'utilizzazione e della circolazione dei serbatoi in parola, avvertesi che l'indirizzo telegrafico della Società stessa è il seguente: « *Esportita - Reggio Emilia* ».

Avvertesi inoltre che dovrà essere opportunamente modificata l'intestazione alla indicata Società delle pagine dal 55 al 65-*ter* dell' « Elenco dei carri privati inscritti nel parco veicoli F. S. », edizione 1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Impiegato civile o militare - Infortunio - Viaggio in licenza - Ragione di servizio - Pensione privilegiata - Azione per risarcimento danni.

La disposizione del decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915, n. 1558, sulle pensioni privilegiate, ha effetto anche nei rapporti fra l'Amministrazione delle ferrovie responsabile di un sinistro ferroviario ed il militare che abbia patito l'infortunio in servizio od in occasione di servizio.

Il militare in licenza non perde questa sua qualità e perciò quando viaggia per causa di licenza è considerato in servizio, o quanto meno come se agisca ad occasione ed in relazione al servizio.

Conseguentemente deve essere respinta ogni azione di risarcimnnto promossa dall'infortunato o dai suoi congiunti nei confronti dell'Amministrazione delle ferrovie sino a che la Corte dei conti non siasi pronunciata sul diritto a pensione privilegiata (1).

CASSAZIONE DI ROMA — Sent. 28 novembre-22 dicembre 1917 (*Pres.* Mortara - *Est.* Marracino - *P. M.* Tunesi; concl. conf.) — Ferrovie Stato contro Corti Cornelio.

FATTO.

Rileva che Giuseppe Cornelio, cannoniere della Regia nave « Napoli », nella notte del 27 al 28 dicembre 1915, viaggiando per

(1) Ved. sent. denunciata della C. A. di Bologna nel Boll. 1917-IV-39. Ved. anche C. A. Napoli, id. 67 e Cassazione Penale, id. 213.

breve licenza sul diretto n. 54, rimase vittima del disastro ferroviario occorso per l' investimento di detto treno contro il merci n. 6050.

Che la madre del Cornelio, Corti Liberata, anche in nome della figlia minorenne Maria, ed il fratello Cornelio Carlo, convennero innanzi al Tribunale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per sentirla condannare al risarcimento dei danni da liquidarsi in separata sede. La convenuta, pur ammettendo la propria responsabilità, eccepì che ogni azione d'indennizzo ai termini del D. L. 21 ottobre 1915 era vietata a tutti coloro che abbiano diritto a pensione privilegiata, e quindi anche agli aventi causa del defunto Cornelio Giuseppe.

Gli attori, di rimando, sostennero che il citato decreto era incostituzionale: che essi chiedevano il risarcimento dei danni derivanti da colpa aquiliana e contrattuale, ipotesi dal decreto non contemplate, che ad ogni modo il decreto stesso non era applicabile, anche perchè in relazione alla legge sulle pensioni, non poteva aver valore che tra l'impiegato e l'ente dal quale esso dipende.

Il Tribunale ritenne:

1° che il diritto degli attori alla pensione privilegiata non poteva formare obbietto di esame innanzi l'autorità giudiziaria, trattandosi di materia di esclusiva competenza della Corte dei conti;

2° che il decreto Luogotenenziale era costituzionale;

3° che però questo non può essere invocato oltre i rapporti intercedenti tra l'impiegato e la propria Amministrazione e non già in confronto di un'altra Amministrazione, sia pure di Stato, ma alla quale l'impiegato sia estraneo. Tutto ciò premesso, il Tribunale condannò la convenuta al risarcimento dei danni da liquidarsi, salva deduzione di quanto gli attori, o qualcuno di essi, avrebbero potuto conseguire a titolo di pensione privilegiata.

Contro tale sentenza l'Amministrazione delle ferrovie proponeva appello, e la Corte di Bologna sospese ogni decisione sulla domanda fino a tanto che non fosse intervenuta pronuncia della Corte dei conti circa il diritto dei congiunti del Cornelio ad ottenere la pensione privilegiata.

I Cornelio hanno proposto ricorso in cassazione per i tre seguenti motivi:

1° Errata interpretazione e falsa applicazione del decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915, n. 1558, e della legge 22 maggio 1915, n. 671, con violazione degli articoli 1151, 1153, 1218, 1224, 1225 Codice civile in relazione all'articolo 517, n. 3, Codice di procedura civile.

2° Difetto di motivazione e falsa applicazione del decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915 e delle disposizioni del testo unico 21 febbraio 1895, n. 70, della legge sulle pensioni, nonchè del regolamento pel trasporto di militari approvato con Regio decreto 1° luglio 1915, cap. 4, modificato con R. decreto 14 febbraio 1915, in relazione all'art. 517, n. 2 e 3, Codice di procedura civile.

3° Omessa motivazione e violazione dell'art. 104 e seguenti del testo unico della legge sulle pensioni e del decreto 21 ottobre 1915, e in relazione altresì all'art. 517, n. 2 e 6, del Codice di procedura civile.

DIRITTO.

Osserva la Corte di cassazione che il decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915, n. 1558, interpretando autenticamente la portata delle disposizioni del testo unico sulle pensioni in data 21 febbraio 1895, n. 70, ha stabilito che con le norme in codesta legge contenute e con quelle successivamente emanate *in materia di pensione privilegiata s' intende completamente regolato qualsiasi diritto dell'impiegato civile o militare che nell'esercizio o in occasione delle sue funzioni abbia riportato ferite o contratto infermità che lo rendano inabile ad ulteriore servizio, e quello degli aventi diritto in caso di morte dell'impiegato in servizio o in conseguenza del servizio stesso, qualunque sia la causa dell'infortunio.*

Che in tale formola generica si è voluto comprendere qualsiasi diritto spettante a qualsiasi impiegato danneggiato, ed in caso di morte ai suoi aventi causa, qualunque sia il fatto dannoso, avvenga in servizio od in occasione del servizio, o che, trattandosi di militare, avvenga in guerra, od altrimenti per colpa della pubblica Amministrazione.

Che perciò non vale il sostenere (come fanno i ricorrenti col

2° motivo di ricorso) che la sopratrascritta disposizione non sia applicabile nei rapporti fra l'impiegato e l'Amministrazione alla quale esso sia estraneo, e che quindi non si possa applicare al caso concreto, perchè il defunto Cornelio non dipendeva dalle Ferrovie.

È noto che la unità sostanziale dello Stato, come ente politico amministrativo, si coordina necessariamente con la molteplicità degli organi destinati ad adempiere le diverse e spesso eterogenee funzioni. Per talune di queste, che hanno carattere e svolgimento speciale tecnico, l'organo semplice burocratico di comune struttura non risponde allo scopo; occorre costituire, e sono costituiti, organismi particolari, di struttura complessa e adatta al bisogno, ai quali è indispensabile conferire una adeguata autonomia di movimento, in relazione al generale ordinamento amministrativo. Così avviene per l'esercizio statale dei trasporti ferroviari. Ma siffatta autonomia non altera la natura intrinseca dell'organo, che adempia funzione di Stato in nome od in rappresentanza dello Stato; e se nello adempierle incorre in responsabilità, questa è responsabilità dello Stato. Per conseguenza anche il danno derivato all'impiegato, civile o militare, dalla colpa dell'Amministrazione ferroviaria non crea obbligazione se non a carico dello Stato.

Quando dunque il decreto Luogotenenziale del 21 ottobre 1915 ha stabilito che in caso d'infortunio, qualunque ne sia la causa, l'impiegato, o chi per esso, non ha diritti da sperimentare contro lo Stato, se non quelli derivanti dalle disposizioni di legge che regolano la materia della pensione privilegiata, non ha tenuto presente se non il rapporto generico fra lo Stato e l'impiegato, e non quello *specifico* fra la singola Amministrazione e l'impiegato dipendente.

Epperò anche in caso di risarcimento dei danni derivati nel servizio, o in occasione di esso, da colpa di una Amministrazione, alla quale l'impiegato danneggiato sia estraneo, non sono applicabili le disposizioni di diritto comune invocate nel primo motivo del ricorso, ma il citato decreto Luogotenenziale.

D'altra parte per l'intiero periodo di guerra, l'Amministrazione delle ferrovie, con R. decreto 15 aprile 1915, n. 505, ha avuto l'incarico specialissimo di eseguire sotto determinate condizioni

trasporti militari (di persone e cose) ed a tale scopo essa è alla dipendenza del Comando Supremo dell'Esercito; per conseguenza, nei rapporti del militare in viaggio, essa non ha la figura di *terzo,* come dai ricorrenti si sostiene.

Si assume inoltre col 1° motivo, che per l'applicabilità del citato decreto 21 ottobre 1915 non basta che l'infortunio avvenga durante la guerra, ma *occorre che abbia, comunque, una relazione con la guerra.*

Ma è facile dimostrare l'errore, che vizia codesta tesi.

Con il detto decreto si è voluto provvedere ad ogni pretesa degli impiegati, che, durante ed a causa od in occasione della guerra, rimanessero vittime di infortuni; e quindi ogni domanda d'indennizzazione dev'essere esaminata principalmente in rapporto alla condizione del soggetto passivo, per accertare se il danneggiato sia un privato cittadino od un impiegato, ed in questo secondo caso, per l'applicabilità in genere del decreto Luogotenenziale sopra citato, è necessaria una sola ricerca obbiettiva: quella diretta a stabilire se l'impiegato abbia patito l'infortunio in servizio od in occasione del servizio.

Ciò premesso, mentre non è contestato che il Cornelio era un militare, non può seriamente contestarsi che egli, il giorno del disastro, viaggiasse per causa di servizio, giacchè tornava a casa per ottenuta licenza e la licenza, massime durante la guerra, è una misura di favore accordata al militare nell'interesse stesso del servizio, perchè si vuole che il soldato, dopo un congruo periodo di riposo trascorso in mezzo ai conforti della vita domestica, torni più vigoroso all'adempimento del proprio dovere. Il militare in licenza non perde la propria qualità, e perciò, quando viaggia, o che vada in casa, o che torni al campo, è considerato in servizio, od almeno agisce ad occasione ed in relazione al servizio.

Da tutto ciò segue che l'infortunio, del quale il Cornelio rimase vittima, non può, allo stato, aprir l'adito che ad una domanda per la pensione privilegiata ai termini del decreto 21 ottobre 1915, che è devoluta alla competenza speciale della Corte dei conti, come giustamente ha ritenuto la Corte di appello con ampia e corretta motivazione; anzi la impugnata sentenza avrebbe do-

vuto, con maggior precisione, rigettare la domanda allo stato degli atti, e non già sospendere ogni decisione, fino a che non fosse intervenuta una pronuncia della Corte dei conti. Così d'altronde dovrà essere interpretata, non potendosi concepire che rimanga pendente l'attuale giudizio civile.

Attesochè, dovendosi rigettare il ricorso, i ricorrenti, che soccombono, debbono subìre la perdita del deposito, e le spese possono dichiararsi compensate.

P. Q. M. — La Corte di cassazione rigetta il ricorso.

Errata-corrige

Circolare n. 2 (*C*) pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 2 del 10 gennaio 1918.

L'ultimo capoverso è modificato come segue:

« Inoltre, dal ripetuto elenco devono depennarsi le ferrovie « Roma-Albano-Nettuno, Roma-Ronciglione-Viterbo e Varese-« Porto Ceresio che col 1° gennaio 1918, giusta l'ordine di ser-« vizio n. 166-1917, sono passate alla rete statale ».

Ordine di servizio n. 1 (Bollettino ufficiale n. 2-1918).

Nel secondo capoverso e nella nota riportata in calce aggiungere anche la categoria 14ª fra i trasporti di merci infiammabili ed esplodenti di cui è escluso l'arrivo alla stazione di Milano Nuova Centrale.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XI - N. 5

31 GENNAIO 1918

BOLLETTINO OFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, gennaio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 31 *dicembre* 1917, *n.* 2132, *che proroga a tutto il* 30 *giugno* 1918 *gli effetti del R. decreto* 31 *gennaio* 1915, *n.* 50, *circa la temporanea abolizione del dazio sul grano ed altri cereali, e quelli del decreto Luogotenenziale* 21 *novembre* 1915, *n.* 1664, *che estendeva tale abolizione al semolino* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto coi ministri segretari di Stato per il tesoro, per i trasporti marittimi e ferroviari, per l'agricoltura e per l'industria, commercio e lavoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Sono prorogati a tutto il 30 giugno 1918 gli effetti del R. decreto 31 gennaio 1915, n. 50, col quale furono aboliti temporaneamente il dazio sul grano, sugli altri cereali e sulle farine, e autorizzati altri provvedimenti, nonchè quelli del decreto Luogote-

(1) **Pubblicato nella** *Gazzetta ufficiale* **23 gennaio 1918, n. 19.**

nenziale 21 novembre 1915, n. 1664, con cui l'abolizione temporanea del dazio venne estesa al semolino.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 dicembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — MEDA — NITTI — R. BIANCHI — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 6 *gennaio* 1918, *n.* 50, *che da facoltà al Commissario generale per gli approvvigionamenti ed i consumi alimentari di vietare le esportazioni di determinati generi da una provincia all'altra, revocandosi, in pari tempo, le ordinanze prefettizie già emesse* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata, ed in forza dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 gennaio 1918, n. 23.

Veduto il Nostro decreto 3 corrente;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Alle facoltà demandate al commissario generale per gli approvvigionamenti ed i consumi alimentari dall'art. 1 del decreto Luogotenenziale 3 corrente, è aggiunta quella di vietare le esportazioni di determinati generi alimentari da Provincia a Provincia.

Le ordinanze prefettizie già emesse in proposito si intendono revocate, ove non vengano confermate dal commissario generale.

I prefetti possono, dietro autorizzazione del commissario generale, emettere ordinanza di divieto di esportazione; ed in casi di urgenza, determinata da ragioni di ordine pubblico, possono senz'altro provvedere informandone subito il commissario generale, che può confermare o revocare l'ordinanza prefettizia.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 gennaio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 13. (M.).

Cambiamento di nome della stazione di Vanzaghello delle ferrovie Nord Milano.

Dal 16 gennaio 1918 la stazione di Vanzaghello delle Ferrovie Nord-Milano, situata sulla linea Novara-Seregno, ha assunto la denominazione di Vanzaghello-Magnago.

In conseguenza di quanto sopra opportune modificazioni dovranno introdursi nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » e nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 14. (C.).

Servizio cumulativo con l'Impresa di navigazione sul Lago Maggiore.

AUMENTI DI TARIFFA.

A cominciare dal 1° febbraio 1918, per i trasporti dei bagagli e dei velocipedi in servizio cumulativo con l'Impresa di navigazione sul lago Maggiore (al quale servizio per tale specie di trasporti sono ammesse tutte le stazioni della rete dello Stato) dovranno applicarsi — per il percorso lacuale — i prezzi indicati nell'unito allegato, che sostituisce quello n. 1 compreso nell'ordine di servizio n. 147-1917.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 14-1918.

Lago Maggiore.

Il servizio cumulativo pel trasporto dei bagagli e dei velocipedi a tariffa ordinaria è ammesso da e per tutte le stazioni della rete dello Stato. Pei viaggiatori, servizio cumulativo limitato.

BAGAGLI E VELOCIPEDI.

Quote relative al percorso lacuale, dai transiti di Arona e di Laveno. (*).

Dal transito di **Arona** alle stazioni sottoindicate o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Velocipedi per macchina	Tandems Triplettes Carrozzelle per pezzo
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Angera	2	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.30	1.45	1.65	1.80	17.85	1.15	1.50
Arona	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Ascona	70	1.20	1.20	1.20	1.30	1.65	1.95	2.30	2.60	2.95	3.25	32.15	1.15	1.50
Baveno	23	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.30	1.45	1.65	1.80	17.85	1.15	1.50
Belgirate	11													
Brissago	63													
Cannero	46													
Cannobio	56	1.20	1.20	1.20	1.30	1.65	1.95	2.30	2.60	2.95	3.25	32.15	1.15	1.50
Germignaga	48													
Ghiffa	36													
Intra	31													
Isola Bella	20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.30	1.45	1.65	1.80	17.85	1.15	1.50
Isola Superiore	20													
Laveno	36	1.20	1.20	1.20	1.30	1.65	1.95	2.30	2.60	2.95	3.25	32.15	1.15	1.50
Lesa	9	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.30	1.45	1.65	1.80	17.85	1.15	1.50
Locarno	75													
Luino	50													
Maccagno Inferiore	55	1.20	1.20	1.20	1.30	1.65	1.95	2.30	2.60	2.95	3.25	32.15	1.15	1.50
Maccagno Superiore	56													
Magadino	75													
Meina	4	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.30	1.45	1.65	1.80	17.85	1.15	1.50
Oggebbio	41													
Pallanza	27	1.20	1.20	1.20	1.30	1.65	1.95	2.30	2.60	2.95	3.25	32.15	1.15	1.50
Porto Valtravaglia	43													
Ranzo	70													
Stresa	18	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.30	1.45	1.65	1.80	17.85	1.15	1.50
Suna	27	1.20	1.20	1.20	1.30	1.65	1.95	2.30	2.60	2.95	3.25	32.15	1.15	1.50

(1) Tassa minima per spedizione bagagli L. 1.20.

(*) Il servizio cumulativo per il transito di Laveno è attualmente sospeso.

N. B. — Nei suindicati prezzi è compresa la tassa di trasbordo.

Ordine di servizio N. 15. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio del posto di movimento " La Piemontese " sulla linea Vercelli-Mortara.

Dal giorno 1° febbraio 1918 verrà aperto all'esercizio sulla linea Vercelli-Mortara al km. 0.892 fra il Bivio Sesia e la stazione di Vinzaglio Torrione, il posto di movimento « La Piemontese », dotato dei seguenti impianti:

Fabbricato Uffici. — Alla progressiva km. 0,892 a destra della linea.

Binari. — Due, della capacità utile di 20 carri per la presa e la consegna dei carri in servizio dello stabilimento raccordato « La Piemontese Concimi » allacciati al binario di corsa con due deviatoi posti quello verso Vercelli alla progressiva km. 0.803 e quello verso Mortara alla progressiva km. 1.251.

Detti deviatoi, formanti comunicazione con scambi di sicurezza, saranno muniti di fermadeviatoi F. S. che li assicurano nella posizione normale e cioè per il binario di corsa.

Segnali di protezione. — Verso Vercelli: semaforo ad un'ala di 1ª categoria posto alla distanza di metri 132 dalla punta del deviatoio estremo e preceduto a metri 800 da un'ala di avviso accoppiata all'ala inferiore del semaforo a due ali a protezione del Bivio Sesia.

Verso Mortara: semaforo ad un'ala di 1ª categoria posto alla distanza di metri 200 dalla punta del deviatoio estremo e preceduto a metri 600 da un semaforo ad un'ala di avviso.

Detti segnali si trovano alla sinistra dei treni ai quali comandano e verranno manovrati con manovelle equilibrate collegate ai deviatoi a mezzo di serrature F. S.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4169, con la chiamata O O.

Coll'occasione verranno spostati gli attuali segnali di 1ª categoria e di avviso a protezione del Bivio Sesia, lato Mortara. Il semaforo di 1ª categoria verrà collocato alla distanza di metri 120 dalla punta del deviatoio del Bivio ed il semaforo di avviso a metri 600 dal predetto semaforo di 1ª categoria, il quale rimarrà alla destra dei treni cui comanda mentre quello di avviso sarà trasportato alla sinistra.

Il posto di movimento di « La Piemontese » viene abilitato ad effettuare e ricevere trasporti di merci a carro completo a piccola velocità ordinaria in servizio interno e cumulativo italiano, per conto esclusivo della Società Anonima « La Piemonaese Concimi », lo stabilimento della quale è raccordato alla nuova stazione .

La tassazione delle relative spedizioni si effettuerà in base alla distanza da e per le stazioni limitrofe di Vercelli e di Palestro rispettivamente pei trasporti da o per Palestro e oltre, e da o per Vercelli e oltre, in conformità al disposto dell'avvertenza C del Prontuario delle distanze.

Il posto di movimento « La Piemontese » eseguirà i versamenti degli introiti alla Cassa compartimentale di Torino tutti i giorni (lettera A dell'elenco annesso all'ordine di servizio numero 275-1908) per la periodicità dei versamenti delle stazioni.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio » (edizione 1ª novembre 1917), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), nel « Prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916) e nei prontuari delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti merci in uso nelle stazioni e negli uffici di Controllo, si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 15–1918.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° novembre 1917) si dovrà:

a pagina 10 fra Lanuvio e Lapio inserire:

/*La Piemontese* (14) /T/10/

a pagina 15 ai nomi delle stazioni di cui alla nota 14 aggiungere quello di *La Piemontese.*

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà;

a pagina 31 fra Lanuvio e Lapio aggiungere:

/*La Piemontese* /Vercelli-Stradella/Torino /Novara/

/21/—/—/—/—/ o (9) /—/—/S/—/—/—/—/40/—/

ed in calce della pagina stessa riportare la seguente nota:

(9) Limitatamente ai trasporti a carro completo, in partenza ed in arrivo per conto esclusivo della Società Anonima *La Piemontese Concimi*, con applicazione delle tasse in base alle norme dell'avvertenza *C* a pag. 5, ma senza bisogno di preventiva autorizzazione.

a pagina 72, della tabella 21 Vercelli-Pavia-Stradella-Piacenza inserire fra i nomi di Vercelli e Vinzaglio Torrione il nome di *La Piemontese* con le seguenti distanze:

Vercelli	Km.	4	Cava Manara	Km.	59
Vinzaglio Torrione. . . .	»	3	Bressana Bottarone . . .	»	66
Palestro	»	8	Bressana Argine	»	69
Robbio	»	13	Pinarolo Po	»	72
Nicorvo	»	19	Barbianello	»	75
Mortara	»	25	Broni	»	80
Gambolò Remondò . . .	»	31	Stradella	»	84
Tromello	»	37	Arena Po	»	88
Garlasco.	»	42	Castel S. Giovanni, . . .	«	95
Groppello Cairoli	»	48	Sarmato.	»	99
Villanova d'Ardenghi. . .	»	52	Rottofreno.	»	104
Cava Carbonara	»	56	S. Nicolò	»	109
Gravellona Transito . . .	»	61	Piacenza.	»	117
Pavia	»	64			

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916) a pagina 29 fra Lanuvio e Lapio si dovrà inserire il

nome di *La Piemontese* e, di contro nella penultima colonna si dovrà esporre il numero 561 col richiamo **, nell'ultima colonna il numero 896 col richiamo **.

A piè della pagina stessa si dovrà riportare la seguente nota:

** Distanza virtuale.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti merci in uso nelle stazioni e negli uffici di Controllo si dovrà:

a pagina 7 fra i nomi di Lanuvio e Lapio trascrivere:

La Piemontese/24/2bis/;

a pagina 24 avanti del nome di Vinzaglio Torrione aggiungere:

/2bis/*La Piemontese*

indicandovi la distanza virtuale ed il relativo istradamento a seconda di quanto è quì appresso stabilito.

Pei prontuari delle stazioni del tronco Vercelli-Palestro la distanza virtuale per *La Piemontese* sarà di chilometri 12, per i prontuari delle rimanenti stazioni della linea Vercelli-Pavia-Stradella-Piacenza sarà quella stessa indicata per la stazione di Vercelli.

Per i prontuari di tutte le altre stazioni della rete la si dovrà computare come appresso:

1° aggiungere chilometri 4 alla distanza indicata per Vercelli, chilometri 7 a quella indicata per Palestro e chilometri 117 a quella indicata per Piacenza, e scegliere la più breve;

2° rilevata così la distanza più breve, questa dovrà essere esposta nel prontuario, aumentata di chilometri 8 se stabilita in base a quella di Vercelli, di chilometri 5 se stabilita in base a quella di Piacenza e di chilometri 4 se stabilita in base a quella di Palestro, tenendo presente che qualora in quest'ultimo caso la distanza indicata per Palestro risultasse computata in transito di Mortara o di Pavia, l'aumento deve essere di chilometri 3 anzichè di chilometri 4.

L'istradamento sarà quello della stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Di contro alla distanza per *La Piemontese* dovrà essere esposto il richiamo (*), riportando a piè di pagina la seguente nota:

(*) Distanza virtuale.

Ordine di servizio N. 16. (M. C. L.).

Estensione di servizio nella fermata di Corace.

Dal giorno 1° febbraio 1918 la fermata di Corace, sulla linea S. Eufemia Biforcazione-Catanzaro Marina, attualmente ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani, viene abilitata anche ai trasporti a grande velocità e a piccola velocità ordinaria in servizio interno e cumulativo italiano di merci in collettame limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 500 e costituite da colli non superanti ciascuno i Kg. 50, fermo restando per i trasporti a P. V. O. il disposto dell'Ordine di servizio n. 103-1917.

In conseguenza di quanto sopra a pagina 9 della « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° novembre 1917) di fronte al nome di Corace si dovrà sostituire alla lettera B l'indicazione L O -a, e a pag. 23 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovranno esporre nelle colonne 8 e 10 rispettivamente le indicazioni G (11) e O (11), riportando in calce alla pagina stessa l'annotazione seguente: (11) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 500 per spedizione, costituiti da colli non superanti il peso di Kg. 50.

Inoltre nell' « Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1ª maggio 1915) a pag. 16 fra i nomi di Conza Andretta e Corbezzi si dovrà aggiungere

/*Corace*/3/3/3/1/2/2/3/

Infine nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pag. 21 di contro al nome di Corace si dovranno trascrivere i numeri 678 e 367 rispettivamente nella penultima ed ultima colonna.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Parte II. — **N. 5 – 31 gennaio 1918.**

Circolare N. 6. (C).

I. - Viaggi di militari operai a disposizione.
II. - Viaggi di militari isolati.

I. — *Viaggi di militari operai a disposizione.*

È estesa ai militari-operai messi a disposizione di stabilimenti industriali la tariffa militare, per i viaggi fatti per conto particolare nei seguenti casi, anche se vestano l'abito borghese:

a) nelle licenze annuali;

b) nelle licenze concesse per gravi motivi di famiglia, quali: la morte di genitori, della moglie, di un figlio o per gravi malattie di questi;

c) nelle licenze concesse per eccezionali interessi economici.

Per i militari-operai di stabilimenti militari le licenze ed i documenti di viaggio sono rilasciati dalle rispettive direzioni, per quelli di stabilimenti ausiliari e privati dal rispettivo ufficiale sorvegliante disciplinare.

Nulla è innovato per quanto concerne i viaggi che i detti militari-operai debbono effettuare per servizio o per malattia, i quali saranno compiuti in franchigia col foglio di viaggio.

II. — *Viaggi di militari isolati.*

A parziale modificazione dell'ultimo capoverso del punto I (viaggiatori) della circolare n. 65-1915, il personale di controlleria dovrà astenersi dal ritirare i documenti militari (foglio di viaggio o di licenza) di cui fossero in possesso i militari isolati, quando anche i documenti stessi potessero essere ritenuti irregolari: esso farà però rapporto delle irregolarità rilevate, aggiungendo alle altre indicazioni, quando possibile, anche quella del comune ove ha domicilio la famiglia del militare.

Nei casi di irregolarità di eccezionale gravità (quale ad es.,

presumibile falsità od alterazione dei documenti) il personale ferroviario, oltre a redigere rapporto, dovrà consegnare il militare al più prossimo comando di stazione, pei provvedimenti di sua spettanza. Solo quando tale consegna non sia possibile, esso ritirerà il documento e rilascerà un mod. C¹-204 senza prezzo a tergo del quale esporrà: il motivo del rilascio; l'autorità militare che ha emesso il documento di viaggio; la data di emissione; gli estremi del viaggio e la specie del « servizio » da compiere e convaliderà il tutto colla propria firma *per esteso* e chiara.

Quanto sopra non modifica le disposizioni che sono in vigore, nei casi di irregolarità, per le richieste di pagamento di tasse e sopratasse. Il mod. C¹-204 eventualmente emesso per la regolarizzazione delle tasse potrà servire anche per le indicazioni di cui sopra, senza ricorrere all'emissione di un nuovo modulo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Contratto di trasporto - Procure collettive per svincolo e ritiro delle spedizioni - Invio delle lettere di avviso.

L'Amministrazione delle ferrovie non può essere obbligata ad un preventivo riconoscimento delle procure che i destinatari intendono rilasciare per autorizzare la consegna ad un terzo delle spedizioni loro indirizzate. Pertanto il mandatario altro diritto non ha se non quello di ottenere la riconsegna delle spedizioni indirizzate al mandante previa esibizione della procura al momento dello svincolo.

CASSAZIONE NAPOLI — Sent. 11 dicembre 1917. (*Presidente ff.* Flores; *Rel.* Iandoli; *P. M.* Campolongo; *concl. difformi*); Ferrovie Stato, *ricorrenti,* contro *Loconsole.*

Attendibile riscontrasi la censura che col 3° mezzo del ricorso si fa per errore di diritto nel merito della decisione impugnata. La domanda del Loconsole si era concretizzata nel giudizio, nel chiedere alle Ferrovie di riconoscere preventivamente in lui la qualità di mandatario di un ragguardevole numero di ditte commerciali e di commercianti, di spedire a lui direttamente le lettere di avviso dirette ai suoi mandanti o di permettere, qualora non gli si volessero inviare queste lettere dell'arrivo delle merci, che a lui si consegnassero le merci le quali arrivavano.

Bisognava quindi vedere, se si potesse imporre alle Ferrovie, in virtù del contratto di trasporto o della legge, questo riconoscimento preventivo di un mandato generale e collettivo, da valere negli atti di esecuzione di esso. La risoluzione contraria a quella cui erroneamente credette aderire la Corte di merito, nel senso della esecuzione di un tale obbligo nelle Ferrovie, è di una

evidenza semplicissima. — L'obbligo del vettore ferroviario è quello di rimettere le lettere di avviso dello arrivo delle merci al destinatario nel luogo indicato dal mittente, e di consegnare le merci arrivate al destinatario, o anche ad un suo rappresentante speciale. Nella specie però non si era questionato di consegna di merci riferentesi a determinate spedizioni ad un rappresentante speciale del destinatario, ma invece di riconoscimento preventivo di un mandato generale collettivo. Ora nè il contratto di trasporto ferroviario, nè le leggi impongono un tale obbligo al vettore ferroviario; e non lo potevano imporre anche per non creare molteplici difficoltà e responsabilità all'amministrazione ferroviaria, le quali sarebbero surte dalla necessità di tenere un ufficio apposito per prendere nota di tale mandato, e di tutti i commercianti e delle ditte che lo sottoscrissero, per trasmettere gli elenchi agli sportelli dove si esegue la riconsegna delle spedizioni, aggiornare continuamente tali elenchi secondo le variazioni a volta a volta intervenute, sia per revoca di mandato, sia per modificazioni nella costituzione e nella rappresentanza delle società commerciali che rilasciarono il mandato stesso. È certo che quando, arrivata una spedizione allo indirizzo del destinatario, si presentasse a ritirarla un suo mandatario speciale esibendo il mandato, e le Ferrovie si rifiutassero di consegnarlo a costui, il mandatario potrà agire contro le Ferrovie per la violazione del suo diritto, e potrà chiedere anche il risarcimento di danni. Ma, nel caso in esame, il Loconsole vorrebbe imporre alle Ferrovie un onere di altra specie, quello cioè, come innanzi si cennò, che esse riconoscano in via preventiva, in modo generale, prima e senza che si parlasse di questa o di quella determinata spedizione, che egli è il mandatario delle ditte che impegnino conseguentemente a consegnare a lui le spedizioni, che siano per arrivare all'indirizzo delle ditte medesime. E tra le due cose corre una sensibile differenza; quella di natura giuridica perchè con l'una il mandatario non fa che esercitare in confronto del debitore del mandante i diritti e le azioni che a costui competano, mentre con l'altra si pretende di esercitare diritti propri del mandatario in confronto del debitore del mandante; l'altra differenza di natura pratica, inquanto con l'una il vettore non ha altro obbligo se non l'adempimento della sua obbligazione verso il destinatario

mandante, essendo indifferente e non più oneroso per lui l'assolverla in confronto del destinatario e di un mandatario di questo, mentre con l'altra si pretende di addossare al vettore altri obblighi, oltre quelli derivanti dal contratto di trasporto, obblighi speciali ai quali già innanzi si accennò.

Nè a contrastare tale rilievo, che cioè nella specie non si trattasse di rifiuto da parte delle Ferrovie e riconoscere il Loconsole mandatario speciale di un singolo destinatario e a consegnare a lui merci già arrivate all'indirizzo del suo mandante, può valere l'apprezzamento di fatto, a cui venne la Corte di merito discutendo della eccezione di nullità della citazione, perchè diretta al capostazione e non al direttore generale delle Ferrovie, dicendo che il Loconsole in giudizio ebbe a specificare senza essere contradetto che la Ferrovia si fosse rifiutata di consegnargli delle merci arrivate allo indirizzo dei suoi mandanti. Un tale apprezzamento la Corte di merito volle fare togliendo a pretesto una vaga affermazione fatta dalla difesa del Loconsole a scopo difensivo nella postilla dinanzi il tribunale, trattando dell'altra eccezione dell'incompetenza per materia, perchè non si sarebbe versato in materia specifica di contratto di trasporto. E a notare che tale assertiva non formò mai materia di disputa nella lite, e che nè tampoco si era accennato ad una speciale richiesta di consegna di determinate merci, stata rifiutata al Loconsole che si presentava con uno speciale mandato. D'altro canto non poteva valere, e non valeva, neanche nell'intento di chi la profferì, a mutare la natura della proposta azione, la quale continuava a rimanere nel generico campo di una presente responsabilità, non per inadempimento ai patti di questo o di quel determinato contratto di trasporto, ma per omissioni inerenti alla condotta generale dell'azienda ferroviaria per il rifiutato riconoscimento preventivo delle procure generali collettive.

Errata-corrige

Ordine di servizio 166 (Bollettino ufficiale n. 52-1917).

A pagina 698, il penultimo capoverso deve essere così modificato: « Le stazioni di Ronciglione, Vetralla e Crocicchie sono rispettivamente incaricate della scritturazione dei biglietti e del versamento delle case cantoniere di Madonna del Piano, Tre Croci e Vigna di Valle ».

Nell'allegato *A* a pagina 703, colonna 5, il n. 16 della tabella polimetrica deve essere rettificato in *76*, e nella colonna 2 dell'allegato stesso deve sostituirsi per la casa cantoniera di Madonna del Piano l'indicazione della linea Roma-Viterbo con « *Capranica-Ronciglione* ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XI - N. 6

7 FEBBRAIO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata inderminata:*

Roma, febbraio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *novembre* 1917, *per la proroga del termine per la esecuzione del binario di raccordo tra lo stabilimento della fabbrica italiana di oggetti smaltati e la stazione di Torino Dora, della linea Torino-Milano* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il Nostro decreto 17 ottobre 1915, registrato alla Corte dei conti il 17 novembre successivo, col quale venne approvato, anche agli effetti della dichiarazione della pubblica utilità, il progetto 25 maggio 1914, presentato dalla Società anonima Gaensler, Bedarida e C. ora Fabbrica italiana di oggetti smaltati, per l'impianto e l'esercizio di un binario di raccordo allacciante il proprio stabilimento per l'industria di oggetti smaltati con la stazione di Torino Dora, della linea Torino-Milano;

Ritenuto che col mentovato decreto fu assegnato, per la esecuzione delle espropriazioni e dei lavori, relativi all'impianto anzidetto, il termine di un anno, a decorrere dalla data del decreto stesso;

Visto il Nostro decreto 23 novembre 1916, registrato alla Corte dei conti il 15 dicembre successivo, col quale venne prorogato di un anno, e precisamente fino al 16 ottobre 1917, il termine come sopra assegnato per l'esecuzione delle espropriazioni e dei lavori;

Vista l'istanza in data 21 settembre 1917, con la quale la Fabbrica italiana di oggetti smaltati, già Gaensler, Bedarida e C.,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 gennaio 1918, n. 23.

chiede che il termine anzidetto sia prorogato a 6 mesi dalla cessazione dello stato di guerra;

Considerato che, per le difficoltà del mercato, dipendenti dallo stato di guerra, la Ditta non potè finora provvedere per lo acquisto del materiale d'armamento necessario all'impianto del binario;

Ritenuta l'opportunità di accordare la chiesta proroga, limitatamente ad un anno;

Visto l'art. 13 della legge 30 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È prorogato di un anno, e precisamente fino al 15 ottobre 1918, il termine, già prorogato col citato Nostro decreto 23 novembre 1916, per l'esecuzione delle espropriazioni e dei lavori, relativi all'impianto, di cui al progetto 25 maggio 1914, del binario di raccordo tra lo stabilimento della Fabbrica italiana di oggetti smaltati e la stazione di Torino Dora, della linea Torino-Milano.

Art. 2.

Il ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto, che sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Dato a Roma, addì 4 novembre 1917.

TOMASO DI SAVOIA

DARI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 13 *gennaio* 1918, *n.* 38, *col quale sono introdotte variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio ferroviario* 1917-18 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 31 dicembre 1917, n. 2045;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:
Nello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio 1917-18 sono introdotte le variazioni di cui all'unita tabella, firmata, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.
Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge e andrà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 gennaio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 gennaio, 1918, n. 23.

TABELLA ***di variazioni allo stato di previsione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario 1917-918.***

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Cap. n.	1. Ministero — Personale di ruolo — Stipendi ed assegni	L.	10,000
»	2. Ministero — Personale di ruolo — Indennità di residenza in Roma	»	1,000
»	5. Ministero — Spese varie d'ufficio	»	20,000
»	6. Biblioteca — Acquisto e rilegatura di libri, abbonamenti a pubblicazioni periodiche varie, ecc.	»	3,000
»	8. Spese di stampati e registri	»	15,000
»	14. Compensi per lavori o servizi straordinari di qualsiasi natura al personale di ruolo o fuori ruolo, ecc.	»	68,000
»	15. Sussidi ad impiegati ed al basso personale in attività di servizio	»	3,500
»	18. Spese casuali	»	4,000
»	20. Spese di trasferta, di missioni e di ispezioni del personale in genere, ecc.	»	4,000
»	22. Manutenzione dei locali ad uso dell'Amministrazione centrale	»	2,000
»	30. Sussidi alla gente di mare e loro famiglie	»	3,000
»	32. Sovvenzioni ad Istituti della marina mercantile	»	3,000
»	58. Personale avventizio — Retribuzioni	»	41.700
»	61-*ter*. Spese d'impianto del Ministero	»	58,000
»	62. (aggiunto). Spese per la vigilanza della pesca marittima	»	3,000
	Totale delle maggiori assegnazioni	L.	239,200

DIMINUZIONE DI STANZIAMENTO.

Cap. n.	13. Assegni ed indennità di missione per gli addetti ai gabinetti	L.	8,500
»	19. Spese per il Consiglio superiore della marina mercantile, ecc.	»	6,000
»	29. Indennità speciale al personale addetto ai servizi della marina mercantile	»	2,000
»	35. Compenso di navigazione alle navi da carico nazionali	»	222.700
	Totale delle diminuzioni di stanziamento	L.	239.200

La denominazione del capitolo n. 32 va modificata come segue: « Sovvenzioni ad Istituti, Associazioni e Società varie attinenti alla marina mercantile ».

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente generale di S. M. il Re:
Il Ministro del tesoro: NITTI.

Il Ministro per i trasporti marittimi e ferroviari: R. BIANCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 14 *gennaio* 1918, *n.* 54, *che determina la competenza al Ministero dell'assistenza militare e le pensioni di guerra, agli effetti dell'art. I lett.* d) *del decreto Luogotenenziale* 6 *dicembre* 1917, *n.* 2067, *circa l'applicazione delle leggi* 25 *marzo e* 18 *luglio* 1917, *nn.* 481 *e* 1143 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'atorità a Noi delegata e della legge 22 maggio 1915 n. 671;

Viste le leggi 25 marzo 1917, n. 481, per la protezione e l'assistenza degl'invalidi della guerra e 18 luglio 1917, nn. 1143, per la protezione e l'assistenza degli orfani di guerra;

Visto il Nostro precedente decreto 6 dicembre 1917, n. 2067;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'assistenza militare e le pensioni di guerra, di concerto col ministro dell'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 31 gennaio 1918, n. 26.

Art. 1.

Agli effetti dell'art. 1 lettera *d*) del decreto Luogotenenziale 6 dicembre 1917, n. 2067 spetta al ministro dell'assistenza militare e le pensioni di guerra;

a) la designazione di un suo delegato nel Consiglio dell'Opera nazionale per la protezione e l'assistenza degl'invalidi di guerra di cui all'art. 1 della legge 25 marzo 1917, n. 481;

b) la designazione di un suo delegato nel Comitato nazionale per la vigilanza degli orfani di guerra di cui all'art. 7 della legge 18 luglio 1917, n. 1143;

c) l'accertamento delle condizioni di fatto per i militari invalidi di guerra per essere ammessi a godere dei vantaggi concessi dalla citata legge 25 marzo 1917, n. 481;

d) l'assistenza medico-legale per la liquidazione della pensione all'invalido, di cui al n. 5 dell'art. 3 della legge 25 marzo 1917, n. 481 che sarà esercitata per mezzo degli uffici provinciali del Ministero per la assistenza militare il quale si gioverà anche dell'opera degli enti, istituti, comitati, debitamente riconosciuti, che abbiano istituito uffici speciali per tale forma di assistenza;

e) provvedere allo schedario di cui all'art. 24 della legge medesima, in concorso col Ministero dell'interno;

f) le richieste da rivolgersi all'ufficiale dello stato civile relative all'annotazione marginale sull'atto di nascita dell'orfano di guerra, di cui all'art. 4 della legge 18 luglio 1917, n. 1143.

Art. 2.

Salvo quanto dispone l'articolo precedente, nulla è innovato alla legge 25 marzo 1917 n. 481, per la protezione e l'assistenza degl'invalidi di guerra, al relativo regolamento 28 giugno 1917, n. 1158, e alla legge 18 luglio 1917 n. 1143, per la protezione e la assistenza degli orfani di guerra.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo **osservare**.

Dato a Roma, addì 14 gennaio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — BISSOLATI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

ORDINANZA 31 *dicembre* 1917 *del Commissariato generale per i combustibili che proroga le disposizioni relative al divieto di esportazione di legna da ardere* (1).

IL COMMISSARIO GENERALE
PER I COMBUSTIBILI NAZIONALI

Visti i decreti Luogotenenziali 22 febbraio 1917, n. 261, 26 aprile 1917, n. 696 e 5 agosto 1917, n. 1215;

Vista la propria ordinanza 21 agosto 1917 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* di pari data, n. 1917;

Visti i propri decreti 17 settembre 1917 e 14 novembre stesso anno, con cui furono aggiunte alle Provincie indicate nell'art. 1 lettera *A*) dell'ordinanza sopradetta, quelle di Treviso e Parma;

Ritenuto che permangono in massima le ragioni che hanno determinato l'ordinanza ed i decreti sopraindicati;

Visto l'art. 3 dell'ordinanza 6 novembre 1917, pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* del 7 stesso mese, n. 268;

Ritenuto che è utile usare la lolla di riso come combustibile;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 gennaio 1918, n. 24.

DECRETA:

Art. 1

Le disposizioni di cui nell'ordinanza 21 agosto u. s. e nei decreti 17 settembre e 14 novembre u. s. relative al divieto di esportazione di legna da ardere sono prorogate sino a nuova disposizione.

Art. 2.

Il divieto anzidetto, con le norme ad esso relative di cui nell'ordinanza 21 agosto u .s. è esteso, dalla data del presente decreto, alla provincia di Reggio Emilia.

Art. 3.

Salvo speciali autorizzazioni da concedersi dai prefetti, la lolla di riso è usata soltanto come combustibile, e ne è vietata la esportazione da Provincia a Provincia.

Roma, 31 dicembre 1917.

Il Commissario generale
DE VITO.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di gennaio 1918, la somma di L. 90,000, di cui L. 30,000 sono state assegnate al signor presidente del Comitato Centrale dell'Associazione italiana della Croce rossa, previa detrazione di L. 750 che si sono versate all'Opera dello « Scaldarancio » e L. 60,000 sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al gennaio 1918, la somma di L. 3,246,000.

Ordine di servizio N. 17. (M. L.).

Apertura all'esercizio del raddoppio di S. Nicandro di Bari.

Dal giorno 24 novembre 1917 è stato aperto all'esercizio sulla linea Bari-Taranto, fra le stazioni di Grumo Appula ed Acquaviva delle Fonti, il raddoppio di S. Nicandro di Bari, abilitato agli incroci ed alle precedenze dei treni, coi seguenti impianti:

— Ufficio Movimento (costituito provvisoriamente da una cassa da carro) alla progressiva km. 30 + 478, a sinistra nel senso da Bari a Taranto.

— Binari di corsa: due, compresi fra le progressive chilometri 30 + 223 e chilometri 30 + 727, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, e della lunghezza utile di m. 400.

— Segnali di protezione: due dischi girevoli di 2ª categoria situati a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano ed alla

distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 588 quello verso Grumo Appula, e di m. 794 quello verso Acquaviva delle Fonti;

— Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5327-bis, Gioia-Grumo, e con chiamata R. S.

I deviatoi sono assicurati con fermascambi F. S. e muniti di dischetto.

Ordine di servizio N. 18. (M. C.).

Ammissione delle linee tramviarie Vicenza-Bassano e Vicenza-Recoaro con diramazione S. Vitale-Chiampo al servizio di corrispondenza a mezzo della stazione di Montagnana.

(Vedi ordine di servizio n. 38-1904 ex R. A. e n. 214-1912).

Dal giorno 15 febbraio 1918 e fino a nuovo avviso, è ammesso in deroga all'articolo 2 punto *e*) dell'Ordine di servizio n. 214-1912 il servizio di corrispondenza a mezzo della stazione di Montagnana per le spedizioni di merci da stazioni delle ferrovie dello Stato oltre Montagnana per stazioni della tramvia Vicenza-Bassano (Vicenza compresa) e viceversa in transito sulla tramvia Montagnana-Vicenza.

Per lo stesso periodo è pure ammesso, a mezzo della stazione di Montagnana, il servizio di corrispondenza per le spedizioni di merci da stazioni delle ferrovie dello Stato oltre Montagnana per stazioni della tramvia Vicenza-Recoaro e diramazione S. Vitale-Chiampo e viceversa in transito sulla tramvia Montagnana-Vicenza.

La stazione di Montagnana compilerà mensilmente, in duplo esemplare, l'elenco mod. C[i]-435 per i trasporti eseguiti in corrispondenza da e per le stazioni delle linee suindicate.

Una copia di tali elenchi sarà inviata al Controllo cumulativo italiano in Firenze, l'altra alla Direzione delle Tramvie Vicentine in Vicenza.

In conseguenza di quanto sopra, alle pagine 153 e 154 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) si dovranno esporre nei rispettivi prospetti per le stazioni sottoindicate le distanze dalla stazione di scambio di Montagnana:

Arzignano	Km.	66	Valdagno	Km.	79
Chiampo	»	72	Laghetto	»	49
Cornedo	»	74	Longa	»	65
Maglio	»	82	Marostica	»	72
Montecchio M.	»	60	Marsano	»	75
Palazzetto	»	70	Passo di Riva	»	57
Ponte Alto	»	51	Polegge-Panna	»	51
Recoaro	»	90	Povolaro	»	55
S. Quirico	»	85	Sandrigo	»	60
S. Vitale	»	61	Schiavon	»	67
Spagnago	»	77	Vicenza	»	48
Trissino	»	67			

Di fronte al nome della stazione di Vicenza si dovranno pure esporre alle colonne 5, 7, 8 le lettere G. P. V.

Dette distanze dovranno essere contrassegnate dal segno (.) corrispondente alla seguente nota da riportarsi in calce:

(.) Fino a nuovo avviso.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 37 si dovrà aggiungere alla nota (*d*) « e per il solo periodo della guerra anche con le tramvie Vicenza-Bassano e Vicenza-Recoaro con diramazione S. Vitale-Chiampo ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 19. (P.)

Regolamento del personale.

Si porta a conoscenza che l'on. Consiglio d'amministrazione nella sua adunanza del 24 gennaio 1918, in virtù della facoltà delegatagli dall'art. 5 del decreto Luogotenenziale n. 1393 del 13 agosto 1917, ha deliberata l'applicazione degli articoli 64, 65, 66 (escluso per ora il 1° comma per il personale operaio) e 67 del nuovo Regolamento del personale, con decorrenza 23 settembre 1917.

Circolare N. 7. (M. C.).

Tasse di sosta per carri privati inscritti in parchi esteri.

Ad evitare incertezze nell' applicazione delle tasse per le soste a vuoto che effettuano sulle nostre linee i carri di proprietà privata, inscritti nel parco di ferrovie estere, avvertesi che per tali soste dovrà essere applicata la tassa di centesimi 50 per carro e per giorno indivisibile, prevista dall'art. 4 del vigente Regolamento pei carri privati.

Per le soste a carico dovranno invece applicarsi le tasse a norma di tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai controllori del materiale.*

Circolare N. 8. (C.).

Trasporti di derrate alimentari - Società correntiste.

In relazione alla circolare n. 5-1918 avvertesi che, in seguito ad apposita convenzione, con scadenza al 30 giugno 1918, è stato concesso alla società anonima *Esportazione agricola italiana,* per la effettuazione delle proprie spedizioni a piccola velocità accelerata di derrate alimentari a vagone completo per l'estero, il conto corrente del quale fruiva il ramo *Esportazione agricola* della società per le ferrovie di Reggio Emilia.

Nell'occasione aggiungesi che, alla detta scadenza avranno pure termine le identiche convenzioni di conto corrente con le altre due società correntiste: « C. Garavaglia & C. - Milano, società anonima per l'esportazione e l'importazione di derrate alimentari »; *Marchesetti & C*[i]. - Verona, società (in nome collettivo) per esportazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 9. (M. V.).

Treni sanitari per trasporti feriti e malati.

(Vedi circolare n. 80-1916).

In seguito ad accordi intervenuti colla Direzione dei Trasporti del R. Esercito, la composizione dei treni attrezzati della Sanità militare da 1 a 24, composti con carri, è stata modificata come appresso:

1 D (a 2 compartimenti) — Servizio ferroviario e magazzino.
8 F (da 16 tonn. e 42 mc.) — Infermerie.

1 C T (gr. 43221-43299; 43400-43460; 43600-43669) — Cucina.
1 ABIy (gr. 58600-58655) — Personale direttivo.
2 CIz (con ritirata centrale) — Infermerie.
8 F (da 16 tonn. e 42 mc.) — Infermerie.
2 F (da 12 tonn.) — Magazzino.

In questi treni non funziona il freno continuo. Almeno un terzo dei veicoli di ciascun treno deve essere con freno a mano.

I 24 treni attrezzati di questo tipo talvolta non sono tutti in servizio (attualmente sono in circolazione quelli portanti i numeri da 1 a 7 e da 10 a 16).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 9, 11, 15, 32, 35, 41, 42, 44 *e* 46.

Circolare N. 10. (M.).

Entrata nelle stazioni.

(Vedi ordini di servizio n. 12 e 307 del 1912, circolari 9-1913, 12-1914, 10-1915, 14-1917).

Nell'anno 1917 sono state ammesse alla distribuzione dei biglietti d'entrata giornalieri di 2ª categoria, le stazioni indicate nell'unito elenco, le quali hanno iniziato la vendita dalla data segnata di contro ad esse.

Di conseguenza si dovranno apportare le relative aggiunte e modificazioni all'elenco « Allegato *A* all' Ordine di servizio n. 12-1912 », e con l'occasione si dovrà nell'elenco stesso, a pagina 17, modificare in *Sezzadio* l'indicazione di Sezzè.

Stazioni da inserire nelle sedi opportune nell'allegato *A* all'ordine di servizio n. 12-1912.

STAZIONI	Linea alla quale appartengano	Biglietti di entrata	
		Data d'inizio della vendita	Categoria
Rodallo	Chivasso–Ivrea–Aosta . .	1° gennaio	2ª
Candia Canavese . . .	Id. . .	1° febbraio	»
Beaulard	Modane–Torino	1° maggio	»
Pietrelcina	Benevento–Termoli . . .	10 giugno	»
Arnaz	Chivasso–Ivrea–Aosta . .	15 luglio	»
Lercara Alta	Lercara-Bivona-Cianciana-Bivio Greci.	15 luglio	»
S. Panagia	Messina–Siracusa	21 agosto	»
Siculiana	Bivio Sciacca–Ribera–Bivio Greci–Porto Empedocle.	11 settembre	»
Balzola Martinetta . .	Valenza–Vercelli	1° ottobre	»
Alcamo Calatafimi . .	Palermo–Marsala–Trapani	15 novembre	»
Nera Montoro	Orte–Ancona	21 novembre	»

Comunicazioni.

Esclusioni dalle gare. — Con decreto 28 dicembre 1917, numero 1026 del Ministero della guerra sono state escluse dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni le ditte seguenti:

1. Betti Primo di Antonio da Brescia, commesso viaggiatore.

2. Azzini Azzino di Antonio, Bellocari Luigi di Giacomo, nati e domiciliati in Verona, commercianti.

3. Fincati Valentino e Francesco di Giuseppe, Pizzato Giovanni fu Giovanni, Passuello Bernardo di Beniamino, tutti di Conco (Vicenza) e Crestani Antonio fu Antonio di Fontanella di Conco, calzolai.

4. Oggioni Emilio fu Camillo e Zola Luigi fu Remigio, ambedue di Milano, industriali.

5. Trivioli Giovanni fu Giacomo di Torino, domiciliato a Piacenza, capo calzolaio del 26ª fanteria.

6. De Luca Pasquale fu Michele da Cercola, domiciato a Barra, calzolaio.

7. Buoninsegni Raffaello fu Angelo, Torchi Alessandro fu Antonio, Matteuzzi Gino fu Raffaele, tutti da Firenze. Morelli Guido fu Giuseppe da Empoli, Lamendola Demetrio. (non risulta la paternità) da Reggio Calabria, sarti, tutti componenti il Consiglio di amministrazione della Cooperativa-sarti di Firenze.

8. Pasi Giuseppe e Virgilio fu Federico, nati e domiciliati a Faenza, calzolai i quali furono già esclusi unitamente all'altro fratello Luigi con decreto 29 ottobre 1915, n. 63, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 47 dell'anno 1915.

9. Castellani Giulio di Marco da Ponsacco, calzolaio.

10. Boggio Vito di Francesco, Ubertalli Mario fu Giovanni, nati a Mosso S. Maria, domiciliati a Pralungo, commercianti.

11. Piccardi Luigi di Gaetano da Pian di Scò, domiciliato a Montevarchi, Innocenti Pietro fu Severino, nato a Rufina, negozianti in cuoiami.

— Con decreto 15 gennaio 1918, n. 2 del Ministro della guerra sono stati esclusi dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni la ditta « *Paolo Baretta e figli* - Conserve alimentari » di Montecorvino Rovella ed il sig. *Baratta Paolo di Guido,* domiciliato in Montecorvino Rovella, fabbricante di conserve alimentari.

Riammissione alle gare. — Con decreto del 25 dicembre 1917, n. 1020, del ministro della guerra, è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni la signora *Elena Mazzantini Rosso,* domiciliata in Firenze, via Strozzi, n. 1, stata esclusa dalle dette contrattazioni con decreto 7 giugno 1915, n. 157, come da pubblicazione fatta nel Bollettino n. 26, 1915.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
7ª	Delegato	**Bartolucci** Luigi – applicato – Uff. controllo prodotti Firenze.	Ritornato dalle armi, riprende le sue funzioni di delegato della 7ª categoria per la circoscrizione di Firenze.
7ª	Delegato suppl.	**Lepore** Stefano – applicato Istituto sperimentale Roma.	Incaricato di ostituire temporaneamente nel suo mandato l'applicato **Cavalieri** Fausto delegato per la circoscrizione di Roma.
10ª	Delegato	**Ronsisvalle** rag. Benedetto – capo magazzino di 1° grado – 17° riparto Taranto.	In missione all'estero.
10ª	Delegato suppl.	**Menallo** rag. Paolo – segretario amm. – Magazzino Palermo.	Incaricato di sostituire temporaneamente nel suo mandato il capo magazzino di 1° grado **Ronsisvalle** rag. Benedetto.
12ª	Delegato	**Lombardi** Achille – capo sq. – Magaz. deposito combustibili Reggio Calabria.	In missione all'estero.
12ª	Delegato suppl.	**Gallo** Raffaelle – capo sq. – Magaz. deposito combustibili Reggio Calabria.	Incaricato di sostituire temporaneamente nel suo mandato il capo squadra Magazzini **Lombardi** Achille.
27ª	Delegato suppl.	**Tredici** Etrusco – capo staz. di 1° grado – Staz. Bagni della Porretta.	21. 12. 917. Morto.
27ª	Delegato	**Alessio** Guido – capo staz. di 3° gr. – Staz. Roma Trast.	**Alessio** Guido - capo staz. di 2° gr. – Staz. Roma Trast.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
28ª	Delegato	**Marotta** Giuseppe – applicato – Staz. Aversa.	**Marotta** Giuseppe – capo staz. di 3° gr. – Staz. Aversa.
32ª	Delegato	**Spoldi** Giovanni – capo manovra – St. Milano P. S.	1. 7. 915. Esonerato.
32ª	Delegato suppl.	**Panizza** Giulio – capo squadra deviatori – St. Milano P. G.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Milano con l'incarico temporaneo per quello di Genova.
41ª	Rappresentante	**Romoli** Romeo – capo tecnico di 3° gr. – Servizio trazione – Uff. collaudi Milano.	Rinunciatario.
41ª	Delegato suppl.	**Piccini** Alfredo – capo squadra operai – Off. veicoli Lucca.	Nominato rappresentante effettivo della 41ª categoria.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Appalto di pubblici lavori - Nozione dell'errore - Insufficienza dei prezzi - Collaudo - Sua portata.

L'errore incorso dall'appaltatore nella riconosciuta sufficienza dei prezzi tariffali, non si riferisce alla sostanza della cosa che ha formato oggetto del contratto d'appalto e perciò non produce vizio di consenso e conseguente nullità del vincolo contrattuale.

Il collaudatore di pubblici lavori esplica funzioni, che, sotto un certo aspetto, possono assimilarsi a quelle dell'arbitro e perciò il suo avviso ed i suoi apprezzamenti non vanno confusi e identificati con quelli dell'Amministrazione committente.

CASSAZIONE TORINO — Sent. 17 novembre, 17 dicembre 1917 (*Pres.* Desenzani; *Est.* Masino; *P. M.* Marchetti di Muriaglio) - Eredi Bossi *c.* FF. Stato.

IN DIRITTO OSSERVA

I primi due mezzi investono il capo della denunziata sentenza colla quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, succeduta alla Società Italiana delle ferrovie meridionali già esercente la rete Adriatica, venne senz'altro assolta dalle domande di cui ai nn. 16, 18 e 29 del memoriale dell'appaltatore Bossi, consistenti in L. 44,456.06 per maggiori spese incontrate per far venire dalla cava di Cassano la materia di riempimento per la formazione della stazione di Lambrate, invece che da locali cave di prestito; in L. 16,729.14, per la spesa incontrata per l'impianto occorrente alla lavorazione della locale cava di Taverna, reso vano da preteso arbitrio dell'Amministrazione fer-

roviaria; in L. 250 per mano d'opera occorsa per sgombro di materiali, onde lasciare libera l'area per la posa del nuovo binario da allacciarsi con altro già impiantato dalla Società Mediterranea.

Col primo mezzo, riguardante più specialmente il primo dei surriferiti capi di domanda, i ricorrenti eredi Bossi, senza dolersi di mancanza di motivazione, denunziano la violazione dell'art. 1110 del Cod. Civ. pel quale l'errore di fatto produce la nullità del contratto, quando cade sulla sostanza della cosa che ne formò oggetto; dell'art. 1137 pel quale nel dubbio il contratto si interpreta in favore dell'obbligato; dell'art. 1145 relativo alla ripetizione dell'indebito; dell'art. 1124 pel quale i contratti debbono essere eseguiti di buona fede; non che dell'art. 3 delle preleggi relative all'interpretazione della Legge e del principio pel quale « nemo locupletari debet cum aliena jactura ».

Le ricorrenti così ragionano:

Secondo il capitolato (art. 52 e 53) l'appaltatore era in facoltà di estrarre il materiale di riempimento, rappresentante i quattro quinti dei lavori tanto dalle cave di Cassano, quanto da locali cave di prestito che fosse riuscito a procurarsi. L'escavazione delle prime veniva pagata in ragione di lire 2 al mc. l'escavazione delle seconde in ragione di lire 1.50.

Bossi incominciò con lo sfruttamento più rimunerativo delle cave di prestito, perchè più vicine e più comode. Ma alla fine di maggio 1906, in seguito a novità introdotte dall'appaltante nella sede dei lavori, il Bossi fu costretto a rimuovere tutto l'apparecchio da lui impiantato per trarre dalla detta cava di prestito la terra escavata ed a ricorrere invece alle cave di Cassano, servendosi della ferrovia per il trasporto della terra in una spesa di lire 1.65 al mc. sicchè il prezzo di lire due tariffato era diventato per lui rovinoso.

Evidentemente qui vi era stato un equivoco e quindi un grave errore di fatto; equivoco nel non avere l'appaltatore calcolato l'importo della spesa da rifondere alle Ferrovie, d'onde l'errore di avere dichiarato rimuneratore il prezzo di tariffa in lire due.

La Corte, basandosi sull'art. 52 del capitolato, ove era

espressamente detto che sul prezzo di lire 2 era compresa la spesa di trasporto e sull'art. 15 ove era espressamente indicato il prezzo di trasporto da corrispondersi all'Amministrazione ferroviaria in centesimi due per tonnellata-chilometro, sull'art. 3 del capitolato pel quale i prezzi di tariffa erano dichiarati invariabili, per avere l'appaltatore dichiarato che prima di presentare la sua offerta, fatte le opportune verifiche, aveva riconosciuto che i singoli prezzi della tariffa, presi separatamente e sotto le condizioni tutte del contratto erano rimuneratori, con giudizio di fatto ritenne inattendibile la pretesa dell'appaltatore di essere incorso in un equivoco e caduto in errore di fatto. Cosicchè la conseguenza del fatto di avere il Bossi ricorso piuttosto alla cava di Cassano d'Adda invece che a quelle di prestito locali, non potesse essere che quella prevista in contratto, che l'appellante dovesse pagare piuttosto il prezzo maggiore di lire 2 che quello minore di lire 1.50 al metro cubo di terra escavata.

Poscia la Corte, interpretava gli atti e documenti di causa e specialmente le lettere 16 maggio e 3 giugno 1904 delle Ferrovie all'Impresa ed argomentava dai patti dieci e diciotto del contratto di appalto, che l'Amministrazione ferroviaria non avrebbe commesso alcun abuso ma avrebbe agito in conformità del proprio diritto, collocando il binario di allacciamento attraverso il binarietto dell' Impresa, ancorchè questa si fosse trovata costretta a rimuoverlo. Ma che invece l'impresa avrebbe sempre potuto usufruirne, solo che avesse seguìto, con pochissime spese il suggerimento di elevarlo di pochi centimetri in corrispondenza della rotaia della Ferrovia, dalla quale era attraversato, sicchè, se la impresa aveva rinunziato, senz'altro, a far uso di quel binarietto di servizio per la cava di prestito, ciò era dipeso da suo arbitrio e capriccio, e quindi ne doveva subire le conseguenze.

Ora, così giudicando, la Corte di Milano non è caduta, nè poteva cadere nelle lamentate violazioni di legge.

Non in quella dell'art. 1118 Cod. Civ. sia perchè quando anche l'appaltatore Bossi fosse incorso in errore di calcolo sulla dichiarata sufficienza del solo prezzo di tariffa di cui al n. 52 del capitolato, questo errore non sarebbe caduto sulla sostanza della cosa che aveva formato oggetto del contratto di appalto, ma si tratterebbe solo di un calcolo sbagliato cioè di un errore colposo

di carattere soggettivo ed inefficace a viziare il consenso prestato al contratto d'appalto; sia perchè il Bossi non ha dedotto la nullità del contratto, ma che rimanendo questo in vita, gli fosse accordato un sopraprezzo, cui quello non gli ha dato diritto.

È poi troppo evidente, che non sussistono, nè la violazione dell'art. 1137 la quale si avrebbe solo quando la Corte, dichiarando il caso dubbio, non l'avesse risoluto a favore dell'obbligato; nè quella dell'art. 1145 che, riguardando la ripetizione di indebito, nulla ha a che fare colla questione; nè quella dell'articolo 1124 per essere stata esclusa la malafede dell'Amministrazione ferroviaria nell'esecuzione del contratto; nè quella dell'art. 3 delle disposizioni preliminari al C. C. che riguarda unicamente l'interpretazione della legge, nè tanto meno della massima per cui non è lecito arricchirsi in danno altrui, dal momento che la Ferrovia si rifiutò solo di pagare agli eredi Bossi quanto ritiene non dovuto a termini del contratto.

Da rigettarsi perciò il primo mezzo.

Col secondo i ricorrenti denunziando di bel nuovo la inconcepibile violazione dell'art. 3 delle preleggi e degli art. 3 C. N. N. n. 2, 517, n. 2 e C. del Codice di procedura civile, si dolgono sostanzialmente di omessa pronunzia e di mancata motivazione sulla perizia stragiudiziale prodotta e sulla perizia giudiziale instata e diretta ad escludere che l'Impresa Bossi, dopo l'impianto del binario fatto dalle ferrovie, quand'anche avesse aderito alle modificazioni indicategli, potesse ancora utilmente valersi del proprio binarietto per trasporto dalla cava di prestito del materiale di riempimento, terra e ghiaia.

La censura si appalesa infondata, non solo per quanto si riferisce ad omessa pronunzia, giacchè questa si trova nella reiezione di ogni istanza e deduzione in contrario, ma anche per quanto si riferisce alla motivazione.

Infatti, si trattava dell'ammissione di una perizia; ora l'autorità giudiziaria, mentre può ammettere d'ufficio una perizia, sui punti che richieggono speciali cognizioni od abilità che riconosca di non possedere, mentre come perito periziore, può a mente dell'art. 270 C. P. C. discostandosi dall'avviso dei periti, giudicare la causa secondo la propria convinzione, ben può ne-

gare l'ammissione di una perizia tuttavolta che ritenga di poterne fare a meno.

Ed è precisamente il caso nostro, in cui la Corte di Milano, tenuto nel debito conto l'avviso del collaudatore che inessattamente i ricorrenti qualificano come un agente della controparte, mentre egli esercita sotto certo aspetto funzioni di arbitro ebbe, congruamente motivando a dire: « essere manifesto e non occorre alcuna prova per dimostrarlo, nè occorre cognizioni tecniche speciali per comprendere che la condizione imposta dall'Amministrazione appaltante, per l'esercizio del binarietto, non era tale da imporre alcun onere, nè alcun incomodo all'Impresa Bossi, tranne quello affatto trascurabile di una spesa insifignicante, onde rifiutandosi non solo di accogliere ma anche di prendere in considerazione e discutere le proposte della Ferrovia, se aveva rinunziato senz'altro a far uso di quel suo binarietto ed al vantaggio che le poteva procurare il trasporto della terra dalle cave locali di prestito, ricorrendo alla meno rimunerativa cava di Cassano, la colpa era tutta sua ».

Quindi anche il secondo mezzo è apparso infondato.

E così il terzo ed il quarto coi quali si denunzia unicamente l'omessa pronunzia (art. 517 n. 6) sopra i capi di domanda n. 23 e 24 e n. 27 e 28, mentre pronunzia vi fu consistendo essa nella conferma in ogni sua parte della sentenza dei primi giudici che in questi capi aveva provveduto.

Tutto ciò stante, il ricorso deve rigettarsi; con le spese di cui all'art. 541 Cod. proc. civ. a carico della parte ricorrente.

P. Q. M. — Rigetta il ricorso degli eredi Bossi avverso la sentenza 15-30 giugno 1916 della Corte di appello di Milano, con la condanna dei ricorrenti, ecc.

ANNO XI - N. 7

14 FEBBRAIO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata inderminata*:

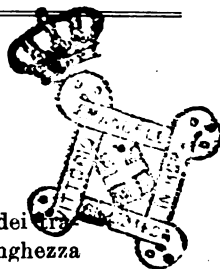
Parte terza. — Ordine di servizio e Circolari *di durata determinata*.

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Roma, febbraio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO MINISTERIALE 30 *gennaio* 1918 *che fissa, agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci, la lunghezza del tronco Assoro-Cavalcatore della linea a scartamento ridotto Assoro-Bivio Assoro-Leonforte.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI

Visto l'articolo 43 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Vista la deliberazione presa dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'adunanza del 13 aprile 1912 relativa al computo delle distanze tassabili per i tronchi con dentiera delle ferrovie complementari sicule;

Su proposta del direttore generale delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci la lunghezza del tronco Assoro-Cavalcatore della linea a scartamento ridotto Assoro-Bivio Assoro-Leonforte è fissata in chilometri 11.

Roma, 30 gennaio 1918.

Il Ministro
BIANCHI.

Appendice N. 1 all'ordine generale N. 18-1912. (T. S.).

Ordinamento del Servizio Trazione.

Alle officine locomotive indicate nell'art. 14 dell'Ordine generale n. 18-1912, quali appartenenti al Servizio Trazione, devesi aggiungere quella nuova di Foligno.

Sarà da considerare come data di attivazione amministrativa della nuova officina quella del 1° marzo c. a.

Con apposito ordine di servizio verrà comunicata la data dalla quale l'officina di Foligno inizierà il suo normale funzionamento per la riparazione delle locomotive.

Appendice N. 2 all'ordine generale N. 20-1912. (V. S.).

Ordinamento del Servizio Veicoli.

Alle Officine Veicoli indicate all'articolo 14 dell'Ordine Generale n. 20 (1912) quali appartenenti al Servizio Veicoli, devesi aggiungere quella nuova di Voghera.

Sarà da considerare come data di attivazione amministrativa della nuova Officina quella del 1° febbraio 1918.

Con apposito Ordine di servizio verrà comunicata la data alla quale l'Officina di Voghera inizierà il suo normale funzionamento per la riparazione dei veicoli.

Ordine di servizio N. 20. (M. C.).

Tasse di nolo e di sosta.

In virtù del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, la Direzione dei Trasporti del R. Esercito ha disposto che le tasse di nolo previste

dai contratti attuali o che verranno in seguito stipulati per la ritardata restituzione dei carri e degli attrezzi da parte degli stabilimenti raccordati, sono quintuplicate dopo i primi due giorni di ritardo, indistintamente per tutti i trasporti, comunque effettuati.

Tale disposizione ha effetto dal 20 febbraio 1918.

Rimangono invariate le disposizioni vigenti per le giacenze, negli stabilimenti raccordati in esercizio per conto di privati, di carri contenenti trasporti militari sotto scorta indirizzati ad Autorità militari.

Le stazioni dovranno curare la regolare osservanza della disposizione su indicata.

Sarà pure cura delle stazioni di sollecitare gli stabilimenti raccordati a restituire prontamente i carri e gli attrezzi e di tenere e compilare con la massima diligenza il registro mod. M-538, il foglio M-539, l'avviso M-540 e il conto di debito M-542.

Nulla è innovato per quanto riflette le tasse di sosta e di magazzinaggio. Anche per i trasporti militari quindi le stazioni continueranno ad applicare le tasse di sosta quintuplicate dopo i primi due giorni di giacenza, senza però esigerle e le scrittureranno su separati elenchi mod. C[d]-445 *secondo che si tratti di trasporti in conto corrente o sotto scorta, inviando direttamente al Controllo merci interno di Torino gli elenchi riferentisi ai trasporti in conto corrente ed alla rispettiva Divisione Movimento quelli riferentisi ai trasporti sotto scorta, per il successivo invio al Servizio Commerciale* .

Gli Ispettori di Riparto, i Funzionari addetti alle verifiche contabili ed i Controllori del materiale e del traffico sorveglieranno la regolare osservanza delle prescrizioni contenute nel presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

Circolare N. 11. (M. V.).

Carri della Ditta Solvay e C. di Rosignano inscritti nel parco F. S. e da utilizzarsi come carri F. S.

Sono entrati in circolazione otto carri ai quali sono stati assegnati la serie ed i numeri di servizio:

L 00148 a L 00152 per quelli senza freno
L 00214 a L 00216 per quelli con freno.

Detti carri sono a sponde alte, di cui quelle di testa ribaltabili; sono coloriti in rosso e portano tutte le iscrizioni come gli ordinari carri F. S., in più portano, in nero, la scritta: Ditta Solvay e C. — Rosignano.

I carri in parola, costruiti dalle Officine di Savigliano per della Ditta Solvay, e temporaneamente ceduti alle F. S. devono essere utilizzati dalle stazioni come *se si trattasse di ordinari carri F. S., per trasporti ordinari.*

La loro riparazione e manutenzione devono essere eseguite a cura diretta delle Ferrovie dello Stato, senza che sia necessario in alcun caso chiedere il preventivo benestare e i pezzi di ricambio alla Ditta proprietaria, e qualunque sia il genere e la causa delle avarie.

Le spese di riparazione — eccezione fatta di quelle per avarie imputabili ad agenti F. S., dovranno essere registrate in conto eventuale da tenersi aperto tutto l'anno finanziario, liquidandole a carico della Ditta Solvay bimestralmente con le norme in uso per i terzi in genere.

Per i detti carri la tolleranza di carico resta fissata nel 5 % della portata e non deve assolutamente superare tale limite.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai Controllori del Materiale.*

Circolare N. 12. (V. T. M.)

Provvisoria soppressione degli accoppiamenti per freno moderabile ai veicoli F. S.

(Vedasi circolare n. 25-1917).

Le disposizioni contenute nella Circolare sopracitata circa la provvisoria soppressione ad alcuni veicoli degli accoppiamenti per freno moderabile sono state estese a tutti i veicoli F. S. eccezione fatta delle carrozze e bagagliai a carrelli, e dei carri serie Ge, Gb e He.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 12, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Circolare N. 13. (M. V.).

Carri L 934.100 a 935.999 con telaio in legno del Ministero armi e munizioni.

Sono in corso di consegna 1000 carri serie L senza freno, con telaio in legno costruiti dalle Officine Breda di Sesto San Giovanni per conto del Ministero armi e munizioni.

Sono stati ad essi assegnati i numeri di servizio dal 934.100 al 935.999 (sole centinaia dispari), la portata di tonn. 15 per la maggior parte dei carri, e di tonn. 18 per i rimanenti, la (4) categoria di velocità, portano la scritta « Ministero armi e munizioni — Mobilitazione industriale — Trasporti militari » e sono coloriti in grigio con fasce diagonali verdi.

L'utilizzazione di tali carri, atti ai comuni trasporti di merce, non richiedono norme speciali. Essi debbono di preferenza essere adibiti ai trasporti militari; non è però escluso che possano

essere usati anche per gli ordinari trasporti, come carri F. S. Si deve soltanto tener presente che,, come per tutti i carri di proprietà privata, *la tolleranza di carico non dovrà in nessun caso superare il 5 % della portata ad essi assegnata* (vedasi O. S. n. 81-1917).

Per quanto riguarda le riparazioni occorrenti e la liquidazione delle relative spese, vengono impartite speciali istruzioni al personale interessato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42, 43, 44 *ed ai Controllori del Materiale.*

Circolare N. 14. (A).

Variazioni alla circoscrizione dei magazzini e dei riparti d'Ispezione.

A datare dal 1° marzo 1918 cominceranno il loro funzionamento i nuovi Magazzini istituiti rispettivamente a Voghera e Foligno.

Per ora il Magazzino di Voghera provvederà unicamente alle somministrazioni alle Officine e Squadra di Rialzo in Sede, quello di Foligno alle somministrazioni alle Officine e Deposito Locomotive in Sede.

Le conseguenti varianti alla Circoscrizione dei Magazzini, allegato all'O. S. n. 392-1914, resulteranno da appendice di prossima pubblicazione.

A decorrere dal 1° corrente mese il Deposito Combustibili di Barletta ha cessato di far parte del 14° Riparto d' Ispezione (Foggia) per essere compreso nella circoscrizione del 17° Reparto d'Ispezione (Bari).

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Contratto di trasporto - Fornitura carri di portata superiore a quella richiesta - Corrispondente maggiore tassazione - Rettifica tasse e diritto di rivalsa.

Il mittente che abbia domandato la fornitura di un carro di qualità e di una portata che l'Amministrazione non possiede, deve corrispondere le tasse di porto calcolate sulla base del carro fornitogli e non di quello da lui richiesto.

Pel principio della parità di trattamento, l'Amministrazione, più che il diritto, ha il dovere di correggere gli errori incorsi nella tassazione dei trasporti e quindi di ripetere le somme esatte in meno dai suo agenti.

TRIBUNALE DI TORINO — Sent. 11-14 dicembre 1917. — (*Est.* Valente) — Ferrovie Stato, *appellanti,* contro Ambrosetti Giovanni.

FATTO.

Addì 15 marzo 1916, la ditta Giovanni Ambrosetti richiedeva il trasporto P. V. porto franco per la stazione di Siracusa, di una vettura automobile a quattro ruote ed accessori, e scriveva nella lettera di porto, occorrerle un carro *da 10 tonn. equipaggio.*

Sulla pagina anteriore della lettera di porto vi fu apposta *una stampiglia* del tenore di cui infra i cui n. 10 e 12 appaiono scritti dallo stesso agente ferroviario, che ebbe a designare nella medesima pagina, il numero e la portata del carro (12 tonn.) la tara del vagone n. 2, ed il peso netto della merce (62) « Necessario vagone da 10, utilizzato da 12 per ragione di servizio ». Segue la firma illegibile dell'agente ferroviario.

La tassazione fu calcolata solo in base al carro equipaggio di tonnellate 10 ma in sede di controllo, essendosi rilevato che carri di quel genere e di quella portata non si trovavano in dotazione della Amministrazione ferroviaria, questa corresse la tassazione, calcolandola sulla base del carro equipaggio da 12 tonn. disponibile e dall'Ambrosetti utilizzato.

Il quale, essendosi rifiutato di pagare la differenza di tassa in lire 122.55 come da conteggio nel prodotto bollettino di liquidazione dell'Ufficio Reclami Merci di Torino, fu evocato in giudizio, davanti il Pretore del V° mandamento, con citazione 11 gennaio 1917.

Sostenne l'Ambrosetti che, per quanto il carro posto a sua disposizione fosse della portata di tonn. 12, le ferrovie non potevano pretendere maggiori tasse di quelle inerenti al carro richiesto della portata di tonnellate 10 in applicazione dell'art. 107 *i*) tariffe.

Opposero, per contro le Ferrovie, che non esistendo fra il loro materiale rotabile i carri equipaggio da 10 tonn. la domanda di tale specie di carri, doveva ritenersi nulla e come non avvenuta, e le tasse dovevano calcolarsi sui vagoni utilizzati ed accettati.

Il Pretore con sentenza 1° maggio 1917, respinse le domande delle Ferrovie, dal che l'appello 8 luglio 1917 introduttivo del presente giudizio.

DIRITTO.

L'assolutoria che il Pretore ha pronunciata a favore dello Ambrosetti, riposa essenzialmente sulla interpretazione che egli ha data all'art. 107 *i*) delle tariffe e condizioni e sulla considerazione che « supposto anche vero che le Ferrovie fossero sprovviste al 16 marzo 1916, di carri equipaggio da 10 tonn., esse dovevano respingere la domanda dello speditore, manifestandogli che i carri equipaggio della minor portata erano quelli da 12 e che il trasporto non sarebbe stato accettato, se non dietro corresponsione delle tasse prescritte per i carri equipaggio da 12. Avendo invece l'Amministrazione accolta la richiesta, è obbligata ad eseguire il trasporto alle condizioni di tariffa stabilite per i carri speciali da 10 tonnellate... ».

Il Tribunale non può approvare le argomentazioni del Pretore, e tanto meno l'interpretazione che egli ha dato all'articolo 107 *i*) delle Tariffe. Che cosa invero dice questo articolo di legge? Che quando il vagone messo a disposizione è di portata maggiore di quella richiesta, lo speditore può utilizzare il vagone medesimo contro il pagamento delle stesse tasse che avrebbe pagate, se fosse stato messo a disposizione (notisi a sua disposizione) un vagone della portata richiesta.

Dunque, perchè lo speditore non sia obbligato a pagare tasse di trasporto superiori a quelle inerenti al vagone speciale offerto, ma non domandato, occorrerebbe che il primo vagone speciale domandato si trovasse disponibile, ovvero sia, entrasse nella dotazione dell' Amministrazione ferroviaria, ed, in questo caso, è logico che se il vagone domandato, pur facendo parte del patrimonio rotabile del vettore, non è, al momento della richiesta, disponibile ed il vettore, in sostituzione di quello momentaneamente mancato, se mette un altro a disposizione di capacità e portata maggiore, è logico, ripetesi, che lo speditore paghi quelle sole e medesime tasse che avrebbe pagato pel carro domandato ma che non si potè, all'atto della richiesta, mettere a di lui disposizione. Ma quando il carro speciale domandato non vi è perchè la Amministrazione che deve eseguire il trasporto, ne è sprovvista, allora è parimenti logico, che la disposizione dell'articolo 107 i) non è più invocabile e lo speditore che fruisce di un vagone di una portata maggiore in surrogazione di quello di portata minore, domandato, e che erroneamente lo credeva disponibile e materialmente esistente, debba pagare invece il prezzo di trasporto in relazione alla maggiore portata del vagone da lui utilizzato, poichè ciò che non è posseduto dal vettore, non può costituire oggetto del contratto di trasporto.

Ond'è che se l'agente ferroviario ha messo a disposizione dell'Ambrosetti un carro della portata di 12 tonnellate scrivendo erroneamente sul *recto* della lettera di porto, che veniva offerto un carro equipaggio da 10 « *per ragioni di servizio* » mentre invece l'indisponibilità del carro speciale da 10 derivava dalla mancanza materiale di esso, evidentemente l'errore commesso dall' agente non può in nulla pregiudicare i diritti dell'Amministrazione ferroviaria la quale, in forza dell'art. 3 delle Tariffe, più che il do-

vere, ha l'obbligo di pretendere la stretta osservanza della legge, ove questa, per qualunque motivo, si constati violata. Ne agli effetti del detto art .3 interessa la ricerca della causa dell'errore e della persona del responsabile poichè è stato appurato, obbligo imprescindibile dell'Amministrazione è quello di provvedere senza indugio alla sua correzione.

E nella specie è da avvertire che ove l'Ambrosetti si fosse attenuto al disposto dell'art. 106 delle Tariffe il quale impone allo speditore di inoltrare la domanda dei vagoni che gli occorrono al Capo stazione di partenza, l'errore scopertosi in seguito non si sarebbe verificato — perchè certamente il Capo dell'Ufficio Veicoli avrebbe risposto all' Ambrosetti che l'Amministrazione non poteva consentire alla richiesta di un carro tipo equipaggio da 10 tonn. perchè carri di tale tipo e portata non erano in possesso di essa amministrazione e però se l'Ambrosetti, ciò non ostante, intendeva eseguire ugualmente il trasporto, doveva necessariamente utilizzare un vagone da 12 — ove ciò beninteso fosse stato possibile — con obbligatorietà, in questo caso, di assoggettarsi al pagamento del nolo a detto carro relativo essendo evidentemente nulla ogni abusiva variazione di tariffa, dato il carattere pubblico del contratto di trasporto, e data la fissità e la indeclinabilità delle sue norme regolatrici stabilite dalla legge, contro le disposizioni tassative della quale è vana la contraria libertà delle parti.

E però il ragionamento del Pretore, nel senso che la Amministrazione, avendo accettata la richiesta, si è obbligta ad eseguire il trasporto alle condizioni di tariffa stabilite per i carri speciali da 10 tonn. è gravemente erroneo perchè, come è stato avvertito, il contratto di trasporto deve in ogni caso avvenire sotto le precise condizioni volute dalla legge, e l'accettazione del contratto comunque avvenuto non pregiudica mai il diritto della Amministrazione di rettificare gli errori occorsi, posto che la rettifica è un obbligo scadente dalla legge stessa quale conseguenza del principio fondamentale che le tariffe devono essere uguali per tutti.

Cosicchè, essendo indubitabile che l'Ambrosetti ha fruito di un carro speciale da 12 tonn., quando in concreto per le considerazioni anzidette non poteva legittimamente invocare il disposto dell'art. 107 *i*) delle tariffe, l'Amministrazione ha il diritto di

correggere la erronea tassazione fattasi per un carro speciale da 10 da lei non posseduto, quanto meno, all'atto della richiesta e poichè la differenza fra le due tassazioni importa la somma chiesta in citazione, l'Ambrosetti deve senz'altro essere tenuto al versamento di quella somma, e ciò senza bisogno di ricorrere ad esperimento di prove testimoniali e tanto meno di quella dedotta in questo giudizio dall'Amministrazione. Invero gli elenchi stampati dei veicoli che erano posseduti dalle Ferrovie nel primo semestre 1916 e che sono stati pubblicati a cura della Direzione Generale, e quindi a piena conoscenza e consultazione del pubblico, dato il servizio di Stato, provano abbondantemente che nel primo semestre 1916 l'Amministrazione ferroviaria era affatto sprovvista di carri coperti per trasporto equipaggi della portata di 10 tonn. i quali pertanto come non potevano essere disponibili a Torino, così parimenti non potevano essere disponibili in nessuna altra stazione della rete.

Nè può giovare alla tesi dell'Ambrosetti il fatto, anche se vero, che a centinaia furono da lui e da altri spedizionieri del Regno presentate e dalle Ferrovie accettate le richieste di carro equipaggio da 10 tonn. perchè il fatto, ripetesi, anche se vero, non può distruggere le sanzioni portate dalle tariffe, massime quando come nel concreto gli errori vengono rilevati.

Le spese seguono la soccombenza.

ANNO XI - N. 8

21 FEBBRAIO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, febbraio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 6 *gennaio* 1918, *n.* 119, *con cui si autorizza la Cassa dei depositi e prestiti ad anticipare al tesoro dello Stato, a rate, i fondi necessari per completare la costruzione e la dotazione di materiale di trazione e rotabile pei tronchi ferroviari Asmara-Cheren, Cheren-Agordat, Agordat-Setit, nonchè per la sistemazione della ferrovia Asmara-Massaua* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Viste le leggi 6 luglio 1911, n. 763, 22 giugno 1913, n. 765, e 1° aprile 1915, n. 448;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le colonie, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In aggiunta ai fondi assegnati con le leggi del 6 luglio 1911, n. 763, del 22 giugno 1913, n. 765, del 1° aprile 1915, n. 448, la Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata ad anticipare al tesoro dello Stato, a rate, in conformità dell'unita tabella *A*, la somma di lire 24,000,000 per completare la costruzione e la dotazione di materiale di trazione e rotabile occorrente pei tronchi di ferrovia Asmara-Cheren, Cheren-Agordat, Agordat-Setit.

La Cassa dei depositi e prestiti è altresì autorizzata ad an-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 febbraio 1918, n. 37.

ticipare al tesoro dello Stato, a rate, in conformità dell'unita tabella *B*, la somma di lire 2,000,000 occorrente per la sistemazione della ferrovia Asmara-Massaua.

Art. 2.

Ad incominciare dall'esercizio 1918-919 nello stato di previsione dell'entrata ed in quello della spesa del Ministero del tesoro saranno istituiti due capitoli, uno per la ferrovia Asmara-Setit e l'altro per la ferrovia Massaua-Asmara ai quali saranno attribuite le somme risultanti dalle unite tabelle *A*, *B* e quelle che andranno a costituire il fondo unico di cui all'art. 5 del presente decreto. Ai detti capitoli saranno imputati rispettivamente le somministrazioni fatte dalla Cassa dei depositi e prestiti e i versamenti effettuati dal Ministero del tesoro al Governo dell'Eritrea su richiesta del Ministero delle colonie.

Analoghi articoli saranno inscritti nel bilancio della Colonia eritrea.

Sull'importo delle sominiistrazioni saranno corrisposti dallo Stato alla Cassa dei depositi e prestiti gli interessi del 4 %, con stanziamenti sullo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

Art. 3.

Ultimato ciascuno dei tronchi ferroviari di cui nelle leggi sopracitate, verrà compilata una liquidazione provvisoria di tutte le spese per esso occorse, comprese quelle per l'acquisto del materiale di trazione e rotabile.

A datare dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello ne' quale ciascun tronco sarà aperto all'esercizio, la somma risultante dalla liquidazione provvisoria verrà ripartita in 35 annualità costanti comprensive degli interessi e della quota di ammortamento. L'importo di ognuna delle annualità sarà pagato dal tesoro con stanziamento nel proprio stato di previsione ed esso si rivarrà di una somma corrispondente a 2/5 dell'annualità, mediante riduzione del contributo dello Stato per la colonia Eritrea.

Condotti a termine i lavori dell'ultimo tronco, si procederà alla liquidazione di tutte le spese occorse per la costruzione ed apertura dell'esercizio dell'intera linea Asmara-Setit e la differenza tra il suo importo e la somma delle liquidazioni provvisorie relative agli altri tronchi, rappresenterà agli effetti dell'ammortamento, il costo dell'ultimo tronco.

Art. 4.

L'ammortamento della somma che sarà somministrata in conformità del 2° comma dell'art. 1 del presente decreto per la sistemazione della ferrovia Massaua-Asmara, avrà inizio nei termini e con le stesse modalità stabilite nel precedente articolo, dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello in cui la sistemazione sarà stata compiuta.

Art. 5.

Le somme già assegnate con le leggi citate all'articolo 1 per la costruzione dei vari tronchi della ferrovia Asmara-Setit e per la provvista del materiale rotabile e di trazione necessario al loro esercizio, e non ancora pagate al 30 giugno 1918, costituiranno un fondo unico da inscriversi nei capitoli istituiti ai sensi dell'art. 2 del presente decreto per la ferrovia Asmara-Setit, nel bilancio dello Stato e in quello della Colonia Eritrea.

Art. 6.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo **osservare.**

Dato a Roma, addì 6 gennaio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — COLOSIMO — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Spese per la ferrovia Asmara-Setit.

Tabella **A.**

Esercizi finanziari		Spesa
Esercizio 1920-921	L.	4.000.000
» 1921-922	»	6.000.000
» 1922-923	»	6.000.000
» 1923-924	»	4.000.000
» 1924-925	»	4.000.000
TOTALE	L.	24.000.000

Spese per la ferrovia Massaua-Asmara.

Tabella **B.**

Esercizi finanziari		Spesa
Esercizio 1918-919	L.	700.000
» 1919-920	»	700.000
» 1920-921	»	600.000
TOTALR	L.	2.000.000

Visto, d'ordine di S. A. R. il Luogotenente Generale di S. M. il Re:

Il ministro delle colonie: COLOSIMO.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 10 *gennaio* 1918, *n.* 93, *che autorizza di esonerare da ogni tassa spettante alle ferrovie dello Stato, dai dazi doganali interni e di consumo, nonchè dalla tassa di concessione governativva, i doni ed i soccorsi in natura, destinati agli internati civili italiani all'estero, ed a quelli di nazionalità nemica che si trovano nel Regno* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Vista la disposizione dell'art.9, paragrafo 18, dei preliminari della tariffa dei dazi doganali, approvata con R. decreto il 28 luglio 1910, n. 577, che stabilisce l'esenzione dei dazi di entrata per i doni e soccorsi in natura destinati ai prigionieri di guerra;

Visto il decreto Luogotenenziale 23 novembre 1916, n. 1696, relativo alla franchigia delle tasse di trasporto ed all'esenzione dei dazi interni di consumo per i doni e soccorsi agli anzidetti prigionieri di guerra;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli dell'interno, degli affari esteri, della guerra, della marina, delle finanze e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 febbraio 1918, n. 39.

Art. 1.

I doni ed i soccorsi in natura destinati agli internati civili italiani all'estero ed a quelli di nazionalità nemica che si trovano nel Regno, potranno essere ammessi in franchigia d'ogni tassa spettante alle ferrovie esercitate dallo Stato.

Art. 2.

Alla importazione nel Regno ed all'entrata nei Comuni chiusi, tali doni e soccorsi potranno essere altresì ammessi alla franchigia dei dazi doganali e dei dazi interni di consumo ed alla esportazione, in quanto sieno colpiti da divieto, potranno essere ammessi in esenzione della tassa di concessione governativa.

Di quest'ultimo beneficio godranno pure alla esportazione i doni e soccorsi della specie destinati ai prigionieri di guerra.

Art. 3.

I trasporti godranno tale trattamento di favore solo se preventivamente concordati con la Commissione dei prigionieri di guerra della Croce Rossa Italiana, sedente in Roma.

È lasciato in facoltà della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato di fissare le modalità di eseguimento dei trasporti.

Art. 4.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 gennaio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — R. BIANCHI — SONNINO — ALFIERI — DEL BONO — MEDA — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 10 *gennaio* 1918, *n.* 116, *relativo alla conferma in ufficio, per la durata della guerra e fino a* 6 *mesi dopo la conclusione della pace, dei componenti le Commissioni locali del traffico* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e in forza dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429;

Visto il Decreto Luogotenenziale 19 novembre 1916, n. 1697;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli del tesoro, dei lavori pubblici, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 febbraio 1918, n. 38.

Per tutta la durata della guerra e per sei mesi dopo la conclusione della pace, i componenti delle Commissioni locali del traffico, che dovrebbero nel frattempo scadere di carica per compiuto quadriennio, sono confermati nel loro ufficio.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 gennaio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — R. BIANCHI — NITTI — DARI — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Decreto Luogotenenziale 10 *febbraio* 1918, *n.* 107, *che con decorrenza dal* 1° *febbraio* 1918, *e fino all'esercizio finanziario successivo a quello in cui sarà pubblicata la pace, aumenta gli stipendi e gli altri assegni equiparati del personale civile e militare di ciascuna aministrazione dello Stato e di altre pubbliche amministrazioni, nei modi indicati dal decreto medesimo, ed autorizza altresì la costituzione di una Commissione con l'incarico di studiare la riforma dell'amministrazione dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo dei poteri eccezionali per la guerra;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno e del ministro segretario di Stato per il Tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli stipendi e gli altri assegni equiparati del personale di ruolo civile e militare, di ciascuna amministrazione dello Stato.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 febbraio 1918, n. 36.

compresa quella delle ferrovie, stabiliti dalle disposizioni in vigore, sono elevati nelle misure seguenti:

a) del 30 per cento le prime lire 2000 annue;

b) del 15 per cento la quota eccedente le lire 2000 fino alle lire 4000;

c) del 10 per cento la quota eccedente le lire 4000 ma non le lire 15,000.

Gli stessi aumenti sono applicabili agli ufficiali dell'esercito e della marina richiamati dal congedo durante lo stato di guerra.

In corrispondente misura sono pure elevate le retribuzioni assegnate al personale straordinario, avventizio od assimilato, in servizio all'attuazione del presente decreto.

Con successivo decreto sarà provveduto al miglioramento economico dei salariati dello Stato, tenuto conto degli aumenti da detti salariati conseguiti in data posteriore al mese di maggio 1915.

Art. 2.

La elevazione di cui all'articolo precedente è applicabile anche alle quote di stipendio rappresentate dagli aumenti periodici in godimento all'attuazione del presente decreto.

I termini di tempo fissati dalle disposizioni in vigore per la maturazione degli aumenti periodici, non saranno considerati come interrotti dalla elevazione degli stipendi stabilita dall'articolo precedente e gli aumenti stessi saranno valutati in base al nuovo stipendio.

Art. 3.

È abrogato il decreto Luogotenenziale 24 maggio 1917, numero 967, rimanendo altresì soppresse le disposizioni delle lettere *c*) (per quanto concerne il ritardo nel godimento del maggiore stipendio), *d*), *e*), dell'articolo 1 del decreto Luogotenenziale 18 novembre 1915, n. 1625,, e dell'articolo 6 del decreto Luogotenenziale 3 dicembre 1916, n .1659, nonchè tutte le altre dalle medesime dipendenti.

Art. 4.

È mantenuta in vigore, per la durata della guerra, l'indennità temporanea autorizzata per il personale di ruolo dalle vigenti disposizioni, e tale indennità viene estesa, nella misura stabilita per ciascuna amministrazione, al personale straordinario, avventizio od assimilato, restando conseguentemente abrogato il decreto Luogotenenziale 29 luglio 1917, n. 1196.

I limiti di stipendio stabiliti dalle disposizioni vigenti per il diritto all'aumento sessennale, per la concessione della indennità di cui al comma precedente e di quella di residenza in Roma, rimangono fissati in relazione agli aumenti di cui all'art. 1 del presente decreto.

Art. 5.

Nei casi consentiti dalle disposizioni in vigore, le assunzioni di avventizi, straordinari od assimilati nelle amministrazioni dello Stato saranno autorizzate esclusivamente mediante decreto Reale, su proposta del ministro del tesoro, di concerto coi capi delle amministrazioni (ministri o comissari generali) cui si riferiscono i relativi servizi, anche se l'osservanza di tale forma non sia, dalle disposizioni stesse, in modo esplicito stabilita.

Nello stesso modo sarà altresì provveduto a regolarizzare la posizione degli avventizi, straordinari od assimilati in servizio all'atto dell'applicazione del presente decreto, che non risultino assunti seguendo la indicata formalità.

Fermo il disposto dell'art. 6 del decreto Luogotenenziale 18 novembre 1915, n. 1625, le spese per retribuzioni agli avventizi, straordinari od assimilati dovranno far carico ad appositi capitoli istituiti nello stato di previsione di ciascuna amministrazione.

Le disposizioni di questo articolo non sono applicabili agli avventizi delle ferrovie dello Stato per i quali rimangono in vigore norme speciali.

Art. 6.

Agli effetti del disposto dai precedenti articoli 1 (comma 1°), 2 e 4 (quest'ultimo per quanto concerne la indennità temporanea per la durata della guerra) i maestri elementari, iscritti nei ruoli provinciali ai termini dell'articolo 43 della legge 4 giugno 1911, n. 487, sono equiparati agli impiegati di ruolo dello Stato.

Art. 7.

Il personale appartenente ad istituzioni mantenute con concorsi dello Stato e di enti locali, nominato con decreto Reale e Ministeriale, godrà degli stessi aumenti stabiliti dall'art. 1 del presente decreto.

La maggiore assegnazione all'uopo necessaria sarà ripartita fra i vari enti in proporzione del contributo da essi corrisposto.

Art. 8.

Le Provincie ed i Comuni non potranno assegnare ai dipendenti impiegati, compresi i maestri elementari nei Comuni che hanno la diretta amministrazione delle scuole, agli agenti e salariati, ancorchè temporaneamente assunti a posti compresi nelle piante organiche debitamente approvate e privi di titolari, aumenti in misura superiore a quella stabilita per gli impiegati dello Stato con l'art. 1 del presente decreto, tenuto conto dei miglioramenti concessi dopo il mese di maggio 1915.

Rimangono ferme le concessioni maggiori già deliberate dalle provincie e dai comuni e regolarmente approvate.

Per gli scopi di cui al presente articolo,, e nei limiti della somma occorrente, le provincie sono autorizzate ad elevare la sovrimposta ai tributi diretti anche oltre il limite indicato nel secondo comma dell'art. 309 della legge comunale e provinciale, testo unico 4 febbraio 1915 n. 148.

I comuni, invece, potranno far fronte alla spesa dipendente

dalla applicazione del presente articolo mediante l'imposizione della sovraimposta ai tributi diretti in misura non inferiore al limite sopramentovato. In caso di insufficienza del provento di tale entrata, i comuni sono autorizzati a provvedere gradualmente alla predetta spesa mediante:

a) il prodotto della tassa di esercizio e rivendita, di quella sulle vetture e sui domestici nella misura massima portata dal decreto 5 agosto 1917, n. 1229, di quella sui pianoforti e sui bigliardi, e di una almeno delle tre tasse sul valore locativo, di famiglia e sul bestiame;

b) l'aumento del dazio consumo governativo e addizionale comunale sulle bevande vinose ed alcooliche fino al limite del 20 per cento delle aliquote applicabili ai sensi delle vigenti disposizioni di legge;

c) mutui da contrarre con le norme e condizioni di cui all'art. 2 del decreto Luogotenenziale 26 luglio 1917, n. 1181;

Art. 9.

Il personale di ruolo ed avventizio degli Economati generali dei benefici vacanti e degli archivi notarili distrettuali e sussidiari del Regno, fruirà degli stessi aumenti stabiliti dall'art. 1 del presente decreto.

Le spese all'uopo necessarie faranno carico ai bilanci speciali delle dette aziende.

Art. 10.

Gli aumenti di stipendio di cui nel presente decreto non possono essere ceduti, nè pignorati, nè sequestrati, e ad essi non sono applicabili le disposizioni della legge 30 giugno 1908, n. 335.

Art. 11.

Sugli aumenti di stipendio stabiliti dal presente decreto e sugli altri assegni corrisposti al personale di ruolo civile e militare, di ciascuna amministrazione dello Stato, esclusa quella

delle ferrovie, sarà fatta una ritenuta del 2 per cento, destinata a fini di previdenza a favore delle famiglie degli impiegati i quali premuoiano al termine stabilito per la liquidazione della pensione.

Le somme provenienti da tale ritenuta saranno versate in un conto corrente fruttifero presso la Cassa dei depositi e prestiti fino a quando, con successivo decreto, saranno fissate le norme per la gestione dell'Opera di previdenza a favore del predetto personale.

Art. 12.

I reclami di qualunque natura, ai quali potrà dar luogo l'applicazione del presente decreto, saranno decisi dal ministro del tesoro, sentita una Commissione nominata con decreto Reale e composta da un presidente di sezione o consigliere di Stato, presidente, da un consigliere della Corte dei conti, dal direttore generale dell'amministrazione civile al Ministero dell'interno, da un consigliere di Corte d'appello, da un vice avvocato erariale, da un rappresentante dell'Amministrazione del tesoro e da un rappresentante dell'amministrazione interessata, aventi grado non inferiore a capo divisione.

Contro la decisione del ministro non è ammesso alcun gravame nè in via amministrativa nè in via giurisdizionale.

Art. 13.

Con decreto Reale, su proposta del ministro del tesoro, sarà costituita una Commissione composta dell'avvocato generale erariale, presidente, di due esperti nelle discipline amministrative ma estranei all'amministrazione dello Stato, di un componente il Consiglio di Stato, di un consigliere della Corte dei conti, del ragioniere generale dello Stato, di un professore ordinario di Università o di Istituto superiore, del consigliere delegato dell'Istituto nazionale delle assicurazioni, di un sindaco di uno dei grandi Comuni del Regno e di un ufficio di segreteria da costituirsi con decreto del ministro del tesoro, con l'incarico di studiare la ri-

forma dell'amministrazione dello Stato, esclusi gli ordinamenti militare, giudiziario e scolastico, sulla base:

a) della semplificazione degli organi di amministrazione e dei controlli conseguibile sia col riordinamento degli uffici e delle relative attribuzioni, sia con soppressioni di gradi gerarchici e riduzione di personale in misura non inferiore a un quarto in media per ciascun Ministero e per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, prendendo norma dalla esperienza tratta dal funzionamento dei servizi durante il periodo di guerra.

b) del rafforzamento delle responsabilità individuali dei funzionari;

c) dell'ordinamento organico degli stipendi sulla base del sistema dei ruoli aperti;

d) della riforma dell'ordinamento delle pensioni;

e) del consolidamento della spesa di personale per ciascun Ministero, e della devoluzione a beneficio di detto personale delle economie conseguite sotto il limite della spesa stessa.

La Commissione esaminerà inoltre quegli altri problemi speciali attinenti al riordinamento dell'amministrazione, che, o per indicazione del Governo o di sua iniziativa, si ravviseranno opportuno argomento di riforma.

La Commissione avrà facoltà di sentire le amministrazioni interessate e di aggregarsi, per l'adempimento dei suoi compiti, le persone competenti di ciascuna amministrazione.

Le proposte della Commissione saranno presentate entro il 30 giugno 1918.

Art. 14.

Con decreti del ministro del tesoro saranno introdotte nei bilanci delle varie amministrazioni le variazioni necessarie per l'esecuzione del presente decreto il quale avrà l'applicazione a decorrere dal 1° febbraio 1918 fino a tutto l'esercizio finanziario successivo a quello in cui sarà pubblicata la pace.

Disposizioni transitorie.

Art. 15.

Qualora per effetto dell'applicazione, nel periodo dal 1° luglio 1917 al 31 gennaio 1918, della ritenuta stabilita dal decreto Luogotenenziale 24 maggio 1917, n. 967, gli aumenti di stipendio siano risultati ridotti ad importo inferiore a quello di altri assegni che vennero a cessare, sarà conferita, per il medesimo titolo e per la durata della ritenuta, la differenza fra gli assegni stessi e la quota di miglioramento di stipendio.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 10 *febbraio* 1918, *n.* 129, *che a decorrere dal* 1° *febbraio* 1918, *e per la durata della guerra, aumenta alcune indennità per il personale delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la facoltà conferita al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'indennità di pernottazione per servizi fuori residenza, stabiliti dalle disposizioni approvate con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, per il personale di macchina e dei treni delle ferrovie dello Stato, è aumentata di L. 0.50. L'indennità di lavoro per servizi fuori residenza è aumentata di L. 1.00, quando il personale abbia titolo a percepire per intero detta indennità.

L'aumento delle indennità di cui sopra non è corrisposto quando il personale percepisce l'indennità di trasferta.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 febbraio 1918, n. 41.

Art. 2.

L'indennità di diaria e l'indennità di pernottazione, stabilite per il personale delle ferrovie dello Stato in missione nell'interno del Regno, dalle disposizioni approvate col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, sono aumentate del 30 % con un minimo di L. 1 sulla diaria e di L. 1 sulla pernottazione, e di un massimo di L. 2 sulla diaria. L'aumento dell'indennità di diaria non è corrisposto quando questa spetta solo per metà.

Art. 3.

Le disposizioni del presente decreto hanno vigore dal 1° febbraio 1918 e per la durata della guerra.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 febbraio 1916.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — R. BIANCHI — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 21. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della fermata di Maleo.

Dal giorno 25 febbraio 1918 viene aperta all'esercizio, sulla linea Codogno-Mantova, la fermata di Maleo al km. 5+447.85, fra le stazioni di Codogno e Pizzighettone, dalle quali dista rispettivamente metri 5447.85 e metri 2265.20.

La nuova fermata, situata a destra della linea nel senso da Codogno a Mantova, è protetta da due semafori di 2ª categoria, collocati alla sinistra dei treni ai quali comandano ed alla distanza dal F. V. di m. 659 quello verso Codogno e di m. 483 quello verso Mantova.

La detta fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani ed è esercitata a mezzo di personale del Servizio Movimento, con le modalità di cui gli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi », pubblicate con l'Ordine di Servizio 160-1909 e successive modificazioni.

La stazione di Codogno resta incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli, ecc. e del versamento del relativo importo.

Nel prospetto « Allegato *A* » sono indicate, coi relativi prezzi, le relazioni di corsa semplice ammesse da e per la fermata di Maleo.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° novembre 1917), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno applicare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A all'ordine di servizio N. 21-1918.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Maleo.

da	a	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
e viceversa		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Maleo	Acquanegra C.	2.20	1.60	0.85	Codogno
	Cava Tigozzi	3.10	2.20	1.25	
	Codogno	1.15	0.85	0.50	
	Cremona	4.20	2.95	1.65	
	Lodi	5.40	3.85	2.15	
	Milano C.	11.40	7.95	4.50	
	Pavia	9.60	6.75	3.80	
	Piacenza	3.45	2.40	1.40	
	Pizzighettone.	0.60	0.45	0.30	

N. B. — Nei prezzi suindicati è compreso l'aumento del 50 o del 30 % di cui il Decreto Luogotenenziale N. 1920-1917.

Allegato B all'ordine di servizio N. 21-1918.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » si dovrà aggiungere a pagina 10, fra i nomi di Majano e Manarola:

Maleo. . . . L B./M/34/

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pag. 34, fra i nomi di Majano e Manarola, trascrivere:

Maleo (casa canton.)/Pavia-Cremona-Brescia/Milano 10° Milano/Cremona /V (6)/B(6)/—

— a pag. 83 nella tabella (65) *Pavia-Cremona-Brescia,* fra i nomi di Codogno e Pizzighettone, trascrivere in carattere corsivo il nome di Maleo, con le seguenti distanze:

Pavia	Km.	53	Codogno	Km.	6
Pavia P. Garibaldi . . .	»	50	Pizzighettone	»	3
Motta S. Damiano . . .	»	46	Acquanegra C.	»	12
Abuzzano.	»	42	Cava Tigozzi	»	17
Belgioioso	»	38	Cremona	»	23
Corteolona	»	33	Olmeneta	»	34
S. Cristina e Bissone. . .	»	31	Robecco Pontevico. . . .	»	40
Miradolo	»	27	Verolanuova	»	46
Chignolo Po.	»	24	Manerbio.	»	51
Camatta	»	21	Bagnolo Mella.	»	60
Orio Litta.	»	20	S. Zeno Folzano	»	68
Ospedaletto Lod.	»	18	Brescia	»	73
Casalpusterlengo	»	11			

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo:

— a pag 8 fra i nomi di Majano e Manarola inserire:

/Maleo (casa cantoniera) /38/27 bis/

— a pag. 38 fra i nomi di Ospedaletto Lodigiano e Pizzighettone trascrivere:

/27 bis/ Maleo (casa cantoniera)

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 21-1918.*

nonchè la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Pavia-Cremona-Brescia la distanza deve essere rilevata dalla tabella 65 a pagina 83 del « Prontuario generale » già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la si dovrà invece formare aggiungendo km. 6 a quella indicata per Codogno, km. 53 a quella indicata per Pavia, km. 11 a quella indicata per Acquanegra Cremonese e scegliendo poi la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione, che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Circolare N. 15. (M. T.).

Composizione dei treni.

A complemento delle disposizioni contenute nei capoversi 6, 9 dell'art. 7 delle Norme per la formazione dei treni, si prescrive che, per i treni senza freno continuo percorrenti linee in discesa, il peso non superi quello corrispondente alla prestazione della locomotiva (o quella complessiva delle 2 locomotive in caso di doppia trazione) per il grado 1° e per la categoria del treno stesso, aumentata di 1/5. In caso di imprescindibile necessità, tale limite potrà tuttavia essere oltrepassato, purchè non si ecceda di più che 1/5 la prestazione corrispondente alla X categoria, e sia dato avviso al macchinista di non superare la velocità di 30 chilometri all'ora.

Nel caso di trazione multipla, agli affetti delle disposizioni di cui sopra si prenderà per base la sola prestazione complessiva delle due locomotive utili al rimorchio del treno.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 14, 32, 35 *e* 36.

Circolare N. 16. (M.).

Istruzioni sull'uso del foglio di scorta mod. M. 145 per trasporti a carro completo a P. V.

Per la scorta dei trasporti a carro completo a P. V. viene istituito il mod. M. 145, il quale sostituisce quello C^H^ 104.

Il nuovo modulo si compone di 6 quadri, per la compilazione dei quali dovranno osservarsi le seguenti norme.

QUADRO *A*.

Serve per iscrivervi tutti i dati relativi al trasporto e cioè:

il numero, la serie e la sigla del carro utilizzato all'origine

---

e di quello nel quale eventualmente la merce è stata trasbordata;

il nome della stazione mittente e di quella destinataria;

la via che il trasporto deve percorrere;

la qualità della merce e la quantità dei colli;

il peso lordo del carro;

la tara del carro (reale o desunta dalle indicazioni esistenti in alto sulle portelle, pei carri chiusi, sui longaroni, pei carri aperti);

il peso netto della merce;

la quantità degli assi del carro;

il numero e la data della spedizione;

il nome del destinatario;

la qualità, la sigla e la quantità degli attrezzi di carico;

la quantità, il numero di controllo e la data dei piombi applicati al carro dalla stazione di origine o da quella in cui avviene eventualmente il trasbordo della merce;

il numero dei copertoni impiegati a difesa del trasporto;

la firma per esteso dell'agente che presenzia il carico.

Nel caso in cui il trasporto debba seguire un itinerario prestabilito, dovrà essere ingommato sul margine superiore del quadro *A* apposito listino mod. M-274.

La disposizione delle indicazioni richieste dal quadro *A*, ha pure lo scopo di facilitare la compilazione dei fogli veicoli e dei registri mod. M-226, M-218 *a*, M-218 *b*.

Quadro *B*.

Serve per le annotazioni riguardanti le anormalità verificatesi nel trasporto durante il viaggio e cioè: mancanze, avarie, disguidi, manomissioni, furti, trasbordi, ecc. Queste annotazioni dovranno sempre essere convalidate con la firma, per esteso, dell'agente che le ha praticate e dovranno essere controfirmate dal Conduttore capo, se l'anormalità viene accertata in contradittorio col medesimo.

In calce al quadro *B* dovrà risultare il giorno e l'ora della apertura del carro, nonchè la firma dell'agente che ha presenziato tale operazione.

Quadro *C*.

In questo quadro figureranno le annotazioni di competenza dei Verificatori, dei Macchinisti o di chi per essi, circa le condizioni del materiale nei riguardi tanto della circolazione e della sicurezza del carico, quanto delle condizioni prescritte per i trasporti diretti all'estero o per quelli che possono deteriorarsi per effetto di filtrazione di acqua.

Queste annotazioni dovranno essere firmate dall'agente che constata la condizione del carro.

Quadro *D*.

Al quadro *D* dovranno risultare gli accertamenti fatti dai Capi stazione o di chi per essi, circa lo stato di pulizia dei carri, accertamenti che saranno convalidati dalla firma di chi li ha eseguiti.

Quadro *E*.

Serve per indicarvi la quantità dei documenti che scortano la spedizione (lettere di porto, lettere di vettura, avvisi d'incasso per gli assegni, dichiarazioni per le dogane, ecc.). Ciò sia per evitare la dispersione dei documenti stessi sia per stabilire su chi ricade la responsabilità di eventuali smarrimenti.

Quadro *F*.

Nelle caselle del quadro *F* devono applicarsi, in ordine di data, i timbri a compostore della stazione di partenza, di quelle di transito e di quella di arrivo, nonchè i timbri dei Conduttori capi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15, 18, 19, 20, 21, 22,, 42, 45 ed ai Controllori del materiale.

Circolare N. 17. (M. V.).

Carico di merci assorbenti.

A chiarimento dell'Ordine di servizio n. 81-1917 (Bollettino ufficiale n. 28 del 12 luglio 1917) ed allo scopo di poter sempre utilizzare al massimo la portata dei carri F. S. si avverte che, pei trasporti di merci suscettibili di aumento di peso per causa atmosferiche, la tolleranza di carico fissata col precitato Ordine di servizio è nulla pei carri dei gruppi I e IV; del 10 % pei carri del gruppo II; del 5 % per quelli del gruppo III.

Così per esempio, un carico di merci assorbenti fatto su un carro F. S. della portata di 20 tonnellate (che ammette una tolleranza di carico del 10 %) all'atto della spedizione non dovrà superare il peso di tonn. 20 + 2—1 = tonn. 21.

Se il carico fosse fatto su un carro con portata inferiore alle 12 tonnellate delle prime 4 categorie di velocità, oppure su un carro con portata superiore alle 30 tonn. il peso della merce non deve superare la portata assegnata al carro.

Se, infine, il carro utilizzato fosse della 5ª categoria di velocità, il peso del carico non deve superare la portata del carro diminuita del 5 %.

Resta inteso che, se per cause eccezionali durante il viaggio il peso del carico aumentasse di tanto da superare la portata massima del carro, la parte eccedente deve essere scaricata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 11, 18, 19. 20, 21, 22, 41, 42, 43, 45 *ed ai controllori del materiale.*

Comunicazioni.

Esclusioni dalle gare. — Con decreto 25 gennaio 1918, n. 2, del ministro dei lavori pubblici è stato escluso dal fare offerte

per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni, il sig. Casalis Ugo fu Onorato di Milano, rappresentante della ditta inglese Barford Perkins.

— Con decreto 24 dicembre 1917, n. 1082, del ministro della guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con pubbliche amministrazioni, la ditta Fratelli Mazzoleni (Magazzini ferramenta ed articoli casalinghi - Società anonima con sede in Bergamo) rappresentata dal sig. Mazzoleni Angelo di Giuseppe.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Contatore** Vincenzo - manovale avventizio - S. Eufemia Biforcazione - soldato di fanteria - morto il 3 dicembre 1915.

(153563) - **Cacici** Raimondo - manovale - depos. combust. Napoli - soldato di fanteria - morto il 15 marzo 1916.

(163168) - **Gatti** Alessandro - manovale - depos. combust. Lecco - caporale dei mitraglieri - morto il 9 dic. 1916.

(170818) - **Possati** Giuseppe - guardia di stazione - Bologna - soldato di fanteria - morto il 23 maggio 1917.

(44164) - **Martinini** Gino - portiere - Servizio ragioneria - soldato di fanteria - morto il 29 maggio 1917.

(151184) - **Neri** Alessandro - aiutante applicato - Div. trazione Roma - sottot. di fant. - morto il 4 giugno 1917.

(166791) - **Martelli** Umberto - applicato - Bagni Monte Catini - - sottot. di fanteria - morto il 19 agosto 1917.

(171397) **Cioni** Luigi - assistente di staz. di 2ª classe - Bologna - sergente di fanteria - morto il 19 agosto 1917.

- **Centrone** Saverio - manovale avventizio - squadra rialzo Milano C.le - soldato dei mitragl. - morto il 19 agosto 1917.

(159445) - **Merello** Agostino - aiutante applicato - Sampierdarena - tenente dei mitragl. - morto il 19 agosto 1917.

(162899) - **Forni** Carlo - frenatore - Arona - sottotenente di fant. - morto il 22 agosto 1917.

(175338) - **Baroni** Roberto - frenatore - Borgo S. Lorenzo - soldato di fant. - morto il 23 agosto 1917.

(168868) - **Cerri** Catone - frenatore - Livorno S. M. - soldato fant. - morto il 27 agosto 1917.

- **Mannucci** Nazzareno - suppl. frenatore avv. - Firenze - soldato di fant. - morto il 30 agosto 1917.

- **Cerbara** Guglielmo - manovale avventizio - Roma-Trastevere - soldato di fanteria - morto il 31 agosto 1917.

- **Mevi** Ernesto - aiut. applicato avv. - Servizio approvv. - tenente di fant. - morto il 29 settembre 1917.

- **Cozzi** rag. Giulio - aiut. applicato avv. - Servizio veicoli - aspir. uff. di fant. - morto il 25 ott. 1917.

(166126) - **Pierantoni** Aldo - frenatore - Bologna - capor. di art. - morto il 14 novembre 1917.

(157605) - **Cacciatori** Enrico - applicato - Sez. lav. Verona ovest - sottot. alpini - morto il 24 novembre 1917.

(132085) - **Novasio** Giuseppe - manovale - Magazz. approvv. Torino - soldato di fant. - morto l'8 dicembre 1917.

- **Marangoni** Mario - cantoniere avvent. - Sez. lav. Milano est - soldato di fant. - morto il 13 dic. 1917.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

(155995) - **Trematerra** Agostino - manovale - depos. locom. Napoli - soldato di fant. - morto il 12 luglio 1917.

- **Massacesi** Orlando - manovale avventizio - Falconara - soldato di fant. - morto il 20 agosto 1917.

- **Marianelli-Proietti** Amadio - manovale - Sq. rialzo Roma T. - cap. del genio - morto il 26 sett. 1917.

- **Rovini** - Nello - suppl. frenat. avv. - Pisa - sold. di fant. - morto il 21 dicembre 1917.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIE CONTRATTE AL CAMPO.

- **Tibaldi** Duilio - manovale avventizio - Samoggia - soldato dei bersagl. - morto il 31 luglio 1917.

- **Albini** Luigi - manovale avventizio - depos. comb. Chivasso - cap. di fant. - morto - il 10 dic. 1915.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

(110561) - **Maragni** Giuseppe - magazzino approvv. Torino - caporalmagg. alpini - morto il 5 settembre 1917.

(111544) - **Carluzzi** Guido - assistente dei lavori - Genova - sottotenente del genio - morto il 12 ottobre 1917.

(112888) - **Gori** Foresto - applicato - Sez. lavori Firenze - sottotenente del genio - morto il 22 novembre 1917.

(138933) - **Balma** Guido - applicato - Controllo merci Torino - - soldato automobil. - morto il 28 dic. 1917.

MORTI IN SERVIZIO FERROVIARIO VITTIME DEL DOVERE.

(137296) - **Girelli** Eugenio - sotto caposq. operai - Div. lavori Torino - morto il 14 novembre 1917.

- **Bossa** Gioacchino - carbonaio avv. - Eserc. navigazione - morto il 26 novembre 1917.

(164409) - **Fazio** Giovanni - cap. in 2ª di 1ª classe - Eserc. Navig. - morto il 28 agosto 1917.

(164494) - **Romano** Vincenzo - carbonaio - id. - id.

- **Diana** Cesare - allievo fuochista avv. - Mestre - morto il 27 gennaio 1918.

MORTI IN SEGUITO AFFONDAMENTO PIROSCAFO « CAPRERA »

(142483) **Agneli** Antonino - secondo macchinista - Eserci. nav.

- **Poli** Alessandro - secondo uffic. avv. - id.

- **Alzari** Pietro - carpentiere avv. - id.

(161548) - **Urbani** Umberto - operaio meccanico - id.

(161597) - **Barletla** Ulderico - fuochista - id.

(161584) - **Adami** Gio. Batta - fuochista - id.

(161623) - **Tisselli** Caio - carbonaio - id.

(163370) - **Sammarino** Mario - carbonaio - id.

SENTENZE

Personale - Sospensione preventiva - Sentenza penale assolutoria - Riammissione in servizio - Assenza arbitraria - Competenza.

In base al Regolamento del personale ferroviario la sentenza penale di assolutoria per inesistenza di reato non basta di per sè a far riammettere in servizio l'impiegato assolto ed a far cessare la sospensione preventiva, potendo sempre l'Amministrazione esaminare se l'impiegato stesso sia incorso in mancanze disciplinari, pur non avendo commesso reato, e dovendo essa statuire sulla cessazione della sospensione preventiva.

Ritenere se un'assenza dal servizio sia o non giustificata rientra nei poteri dell'Amministrazione ed è insindacabile dall'Autorità giudiziaria.

CASSAZIONE ROMA. Sezioni Unite — Sentenza 22 novembre 1917-9 gennaio 1918. — (*Pres.* Mortara; *Est.* Millo; *P. M.* Tunesi - *concl. conf.*). — Ferrovie Stato *ricorrenti*, contro Amoroso.

FATTO.

In data 19 gennaio 1914 Amoroso Antonino, operaio calderaio al servizio delle ferrovie dello Stato, venne denunciato alla autorità giudiziaria per furto qualificato e, sottoposto pertanto a procedimento penale, fu al tempo stesso dall'amministrazione ferroviaria sospeso in via preventiva dal servizio in applicazione dell'articolo 43 del regolamento del personale ferroviario approvato con R. Decreto 22 luglio 1906.

Il Tribunale penale di Palermo con sentenza 17 settembre 1914, lo assolse per non aver commesso il reato ascrittogli

e l'amministrazione, avuta conoscenza di tale assoluzione, dispose per la riammissione in servizio dell'Amoroso.

Se non che questi invitato a sottoscrivere una dichiarazione per la quale doveva riconoscere il diritto dell' Amministrazione a sottoporlo al giudizio disciplinare in via amministrativa, vi si rifiutò; onde non gli venne permesso di continuare nel servizio già ripresó.

Successivamente l' amministrazione lo riammise in servizio, ma gli negò lo stipendio dal 13 gennaio 1914 il giorno in cui portò a conoscenza della stessa amministrazione la suá assoluzione; come pure gli negò lo stipendio dal giorno in cui si rifiutò di firmare l'anzidetta dichiarazione alla data del ritorno in servizio (3 dicembre 1914), ritenendo questo ultimo periodo come di assenza ingiustificata.

L'Amoroso ciò, stante, chiamò dinanzi il tribunale di Palermo l'amministrazione suindicata, chiedendo la condanna della stessa convenuta al pagamento dello stipendio per il periodo di tempo decorso dal 13 gennaio 1914 al giorno in cui riprese servizio. La convenuta oppose la incompetenza dell'autorità giudiziaria a statuire sulle domande dell'Amoroso, dovendosi al riguardo sindacare i provvedimenti disciplinari adottati nei sensi summentovati; in via subordinata chiese l'assoluzione delle domande dell'attore per non avere questi provato che la somma da lui chiesta ascendesse alla cifra di L. 1980 indicata in citazione.

Il Tribunale adito, con sentenza 2 febbraio 1916, considerò che la parte dello stipendio riflettente al periodo di tempo decorso fra la denuncia dell'Amoroso per furto e la data di assoluzione suindicata, l'autorità giudiziaria era incompetente a pronunciarsi, perchè l'articolo 43 del regolamento succitato deferisce un potere insindacabile al direttore generale delle ferrovie di giudicare sugli arretrati di salario o stipendio in dipendenza della sospensione preventiva. Per contro, in ordine al salario per il periodo posteriore alla data della sentenza di assoluzione, al dire del tribunale, non si poteva opporre il difetto di giurisdizione dell'autorità giudiziaria; la sospensione preventiva del soldo e dal servizio non poteva avere durata illimitata, e cessata la causa di codesta sospensione, ossia il procedimento penale, doveva venir meno anche l'effetto; epperò lo Amoroso che era stato as-

solto, riacquistava dal giorno della sua assoluzione il diritto alla percezione del suo salario o stipendio « restando (come si espresse il Tribunale) nella facoltà del Direttore generale il consentire, secondo il suo prudente arbitrio, il rimborso o meno degli arretrati. Onde con detta sentenza condannò la convenuta a pagare all'Amoroso lo stipendio dalla data della sentenza di assoluzione.

L'Amministrazione produsse appello, ma la Corte di appello di Palermo con sentenza 27 ottobre 1916 confermò la pronuncia impugnata.

Contro, questa sentenza, la stessa amministrazione ha proposto ricorso alla Corte di cassazione di Palermo per due motivi: *omissis*.

Il Primo presidente della Corte di Cassazione di Palermo con la sua ordinanza 12 luglio u. s., considerando che l'amministrazione ricorrente eccepisca preliminarmente l'incompetenza dell'Autorità giudiziaria, ha disposto la trasmissione degli atti a queste sezioni unite per l'ulteriore corso di legge, in conformità alle richieste della stessa parte ricorrente.

IN DIRITTO.

Considera che la Corte di appello ha addotto come ragione della sua decisione affermante la competenza del giudice ordinario a conoscere della domanda proposta dall'Amoroso, che non potesse la convenuta opporre la insindacabilità del provvedimento da essa emanato e concernente la privazione di detto agente dallo stipendio per il tempò posteriore alla sentenza con cui egli venne assolto in linea penale, perchè la sentensa stessa aveva prodotto i suoi effetti fin dal giorno della sua pronuncia; che l'Amoroso non poteva dirsi negligente per aver portato tardivamente la sua assoluzione a notizia dell'Amministrazione; che neppure egli era incorso in assenza ingiustificata allorquando non volle prestar servizio a condizione di lasciar libera l'amministrazione nel procedere a giudizio disciplinare: e che perciò si aveva un atto da parte della stessa amministrazione il quale disconosceva gli effetti giuridici di una sentenza di assoluzione e ledeva i diritti dell'Amoroso.

Ora a ragione la ricorrente denuncia col 1° motivo di annullamento, la incompetenza dell'autorità giudiziaria nella soggetta materia. Lo statuire infatti sul trattamento da farsi all'Agente ferroviario durante il periodo della sospensione inflittagli e deferito, dall'articolo 43 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato 22 luglio 1906, al giudizio irrevocabile del direttore generale di dette ferrovie, parimenti il ritenere se un'assenza dal servizio da parte di un agente ferroviario sia o meno giustificata, rientra nel potere discrezionale della predetta amministrazione ed è pure insindacabile dall' autorità giudiziaria. Senza questo potere, la stessa amministrazione non sarebbe in grado di adempiere agli obblighi inerenti all'esercizio dei trasporti ferroviari che sono indubbiamente di pubblico interesse.

L'Autorità giudiziaria ordinaria non può quindi conoscere in ordine ad una misura disciplinare, se sussistano o meno i fatti che la determinarono e se i fatti medesimi siano di tale gravità da giustificarla; e solo rimane salvo per l'agente ferroviario il diritto di ricorrere al Consiglio di Stato nei casi stabiliti dall'articolo 57 della legge 7 luglio 1907 sulle ferrovie dello Stato.

Nè può ammettersi come esatta la limitazione nella applicazione di detto articolo 43 del regolamento al periodo decorso dal giorno della denuncia dell'Amoroso all'autorità giudiziaria a quello in cui fu assolto dall'imputazione di furto.

All'agente ferroviario sospeso non compete un diritto ad essere senza atro riammesso in servizio per il fatto che sia cessata la causa per cui gli fu inflitta la sospensione. Questa, come applicata dalla Direzione delle ferrovie con potere insindacabile in via giudiziaria, così con un potere del pari insindacabile è revocata; e giustamente la ricorrente osserva che l'art. 43 succitato disponendo che la sospensione preventiva duri di regola finchè sia cessata o risolta la causa che la motivò, lascia agli organi amministrativi di statuire, caso per caso, se sia effettivamente venuta meno codesta causale e se pertanto la sospensione debba cessare, come di regola, oppure debba continuare.

Donde la Corte di appello, affermando che la sentenza di assoluzione deve produrre i suoi benefici effetti a favore dello Amoroso sino dal giorno in cui venne emanata, ha dimenticato che il procedimento disciplinare è autonomo ed indipendente dal proce-

dimento penale, e statuendo quindi che era ingiusto il protrarsi della sospensione dell'Amoroso ha invaso la sfera del provvedimento di competenza dell'Amministrazione ferroviaria, a questa solo spettando il verificare se nella fattispecie la sentenza assolutoria bastasse per far riammettere senz'altro in servizio detto agente ferroviario.

Giova notarlo, codesta sentenza di assoluzione per non avere l'imputato commesso il reato ascrittogli,, non impedisce all'amministrazione di esaminare quanto risulti da tale giudicato, per decidere, se pur non sussistendo il reato, detto suo agente sia incorso in una mancanza disciplinare e siasi perciò reso meritevole di analogo provvedimento.

In fine è da osservare che, per attribuire nella controversia in esame la competenza dell'Autorità giudiziaria non possa valere lo addurre che l'Amoroso abbia agito dinanzi al tribunale per conseguire il risarcimento dei danni da lui sofferti per l'ingiusta sospensione; perocchè per decidere se tale risarcimento dei danni sia dovuto è necessario accertare anzitutto l'illegittimità dei provvedimenti di sospensione e di dichiarazione di assenza non giustificata, dai quali il danno si fa derivare, ed in tale materia, come si è superiormente accennato, è precluso all' agente ferroviario l'esperimento di dette azioni dinanzi l'autorità giudiziaria anche se la sua doglianza si riferisca alla privazione dello stipendio e delle altre utilità materiali in conseguenza dei summentovati provvedimenti.

Considera pertanto che, dovendosi accogliere il primo motivo, con cui è dedotta l'incompetenza dell'autorità giudiziaria, rimane assorbito il secondo, il quale si riferisce alla colpa che, secondo la ricorrente, le sarebbe stata ingiustamente posta a carico, ed alla somma indicata nella condanna a pagamento in ordine alla quale la sentenza impugnata sarebbe pure caduta in errore.

Considera che le spese stanno per legge a carico della parte soccombente.

P. Q. M., cassa senza rinvio la sentenza della Corte di appello di Palermo, 27 ottobre - 13 novembre 1916.

Errata-corrige

Circolare num. 7, pubblicata nel Bollettino ufficiale num. 6 del 7 febbraio 1918.

Al quarto rigo invece di « centesimi cinquanta » leggasi « L. 0,503 ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XI - N. 9

28 FEBBRAIO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. - **Leggi e decreti:**

Parte seconda. — **Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata inderminata:***

Roma, febbraio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

REGIO DECRETO 17 *gennaio* 1918, *n.* 150, *che istituisce un distintivo speciale per le fatiche di guerra, da conferirsi agli equipaggi delle navi mercantili nazionali* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 21 maggio 1916, n. 641, col quale fu istituito un distintivo speciale per i militari ed assimilati che sopportarono le fatiche dell'attuale guerra;

Sulla proposta del Nostro ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È istituito un distintivo speciale destinato a valere come pubblico attestato di benemerenza degli inscritti della gente di mare, i quali, facendo parte di equipaggi di navi mercantili nazionali, si esposero ai rischi e sopportarono i disagi inerenti all'esercizio della navigazione nell'attuale stato di guerra.

Art. 2.

Il distintivo speciale conforme al modello annesso al presente decreto, consiste in un nastrino di seta di undici righe verticali di eguale larghezza alternate dei colori azzurri e bianco e deve essere portato dall'insignito al lato sinistro del petto.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* **25 febbraio 1918, n. 47.**

Art. 3.

Hanno diritto a fregiarsi del distintivo speciale gli inscritti alla gente di mare i quali, almeno per dodici mesi, appartennero dopo il 24 maggio 1915 agli equipaggi di navi mercantili requisite o noleggiate dallo Stato oppure dopo l'8 febbraio 1916 fecero parte di equipaggi di altre navi mercantili nazionali.

Art. 4.

Può essere accordata l'autorizzazione a fregiarsi del distintivo speciale anche a quelle persone, le quali, pur non essendo inscritte alla gente di mare appartennero, in conformità di legge, agli equipaggi di navi mercantili, per il periodo di tempo e nelle condizioni previste dall'art. 3.

Art. 5.

Non potranno ottenere il distintivo speciale, e qualora l'abbiano ottenuto perdono il diritto di fregiarsene, coloro ai quali sia stata inflitta l'inibizione dell'esercizio della navigazione prevista dal decreto Luogotenenziale del 28 novembre 1915, n. 1708, per essere incorsi in mancanze contro l'onore, oppure abbiano dato prove di pusillanimità, mancanza di energia o di abnegazione, di sentimenti incompatibili col carattere nazionale della marina mercantile.

Art. 6.

Il diritto a fregiarsi del distintivo deve risultare da apposita autorizzazione del ministro per i trasporti marittimi e ferrovari. L'autorizzazione non ha alcun rapporto con quanto riguarda il diritto a pensione od assegno.

Art. 7.

Sui ricorsi contro il rifiuto dell'autorizzazione di fregiarsi del distintivo deve essere sentito il parere del Comitato del Consiglio superiore della marina mercantile.

Art. 8.

Il ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, provvederà per l'esecuzione del presente decreto, il quale entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 gennaio 1918.

VITTORIO EMANUELE

R. Bianchi — Del Bono.

Visto, *Il guardasigilli*: Sacchi.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 3 *febbraio* 1918, *n.* 141, *con cui il Commissariato generale per i carboni, istituito con decreto Luogotenenziale 2 febbraio* 1917, *n.* 113, *è aggregato al Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, preponendosi ai relativi servizi un direttore generale* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visti i Nostri decreti 2 febbraio 1917, n. 113 e 18 febbraio 1917, n. 294;

Visto l'art. 1 del R. decreto 16 giugno 1917, n. 979;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Commissariato generale per i carboni, istituito per la durata della guerra col decreto Luogotenenziale 2 febbraio 1917, n. 113, modificato dal decreto Luogotenenziale 18 febbraio 1917, n. 294, e dal decreto Reale 16 giugno 1917, n. 979, è aggregato al Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 febbraio 1918, n. 44.

Art. 2.

Alla direzione dei servizi del Commissariato generale per i carboni viene preposto un direttore generale, il quale è delegato alla trattazione degli affari e alla firma degli atti per il commissario generale.

Il direttore generale è nominato con decreto Reale su proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, sentito il Consiglio dei ministri.

Art. 3.

È revocata la disposizione dell'art. 2, lettera *b*) del decreto Luogotenenziale 2 febbraio 1917, n. 113, per cui l'esercizio navigazione delle ferrovie dello Stato veniva passato temporaneamente al Commissariato generale per i carboni.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 14 *febbraio* 1918, *n.* 195, *che dal* 1° *novembre* 1916, *al* 30 *aprile* 1917, *assegna sotto determinate condizioni, agli ufficiali subalterni del R. esercito una rimunerazione speciale di lire quindici mensili* (1)..

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata, e delle facoltà conferite al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per la guerra, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Agli ufficiali subalterni del R. esercito (compresi i maestri direttori di banda) sia in servizio attivo permanente, sia delle categorie in congedo — ammogliati con almeno un figlio o vedovi con due o più figli — è concessa a carico del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra concernente le spese per la guerra, una rimunerazione speciale di L. 15 mensili lorde.

Art. 2.

La rimunerazione suddetta non spetta:

a) agli ufficiali subalterni provvisti di indennità di guerra;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 febbraio 1918, n. 47.

b) agli aspiranti ufficiali;

c) a quegli ufficiali subalterni i quali percepiscono, come impiegati dello Stato, uno stipendio civile superiore a quello militare;

d) agli ufficiali subalterni detenuti in attesa di giudizio.

Allorquando lo stipendio civile sia uguale a quello militare, l'ufficiale subalterno impiegato che si trovi nelle condizioni di cui a precedente art. 1 ha diritto alla rimunerazione speciale ivi stabilita, purchè non debba esserne escluso a norma delle lettere *a*) e *d*) del presente articolo.

Art. 3.

La detta rimunerazione è cumulabile con qualsiasi indennità militare — esclusa soltanto quella di guerra — ed è dovuta agli ufficiali subalterni suindicati fino a che siano in servizio, qualunque sia la loro posizione, anche durante la prigionia di guerra.

Essa è pure dovuta — per intero — agli ufficiali subalterni suddetti che percepiscono anche soltanto una quota dello stipendio per essere in aspettativa per infermità o in licenza straordinaria per infermità.

Art. 4.

Il presente decreto ha effetto dal 1° novembre 1916 al 30 aprile 1917.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — ALFIERI — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 14 *febbraio* 1918, *n.* 196, *che dal* 1° *agosto* 1917 *e per tutta la durata della guerra, assegna una indennità caro viveri agli ufficiali, sottufficiali e militari di truppa* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e delle facoltà conferite al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno e dei ministri per il tesoro, per la guerra, per le finanze, per l'industria, il commercio ed il lavoro, di concerto con gli altri ministri segretari di Stato componenti il Consiglio medesimo;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A decorrere dal 1° agosto 1917 e per tutta la durata della guerra, sarà corrisposta, a carico del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra concernente le spese per la guerra;

a) agli ufficiali del R. esercito (compresi i maestri direttori di banda) sia in servizio attivo permanente, sia delle categorie in congedo — fino a che siano in servizio — una indennità mensile

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 febbraio 1918, n. 47.

di L. 35 lorde per quelli con stipendio non superiore a L. 3000 e di L. 29 mensili lorde per quelli con stipendio superiore a L. 3000 ma non a L. 4500;

b) ai sottufficiali di tutte le armi ed ai militari di truppa dell'arma dei carabinieri Reali, sia in servizio attivo permanente, sia richiamati dal congedo, un soprassoldo giornaliero di centesimi ottanta ed un soprassoldo mensile di lire cinque.

Art. 2.

L'indennità di cui alla lettera *a*) del precedente articolo non spetta agli aspiranti ufficiali.

Inoltre essa non spetta nemmeno agli ufficiali che siano:

1° provvisti di indennità di guerra, compresi i periodi in cui tali indennità rimangono sospese, semprechè la sospensione non oltrepassi i 30 giorni;

2° in missione all'estero;

3° impiegati civili dello Stato (o ad essi equiparati giusta le disposizioni vigenti — per quanto riguarda l'indennità caroviveri) provvisti di stipendio civile superiore a quello militare;

4° a stipendio sospeso o ridotto, salvo i casi di aspettativa per infermità o di licenza straordinaria per infermità, nei quali l'indennità è dovuta per intero, prendendo, però, come base per stabilire se, ed in quale misura, sia dovuta, lo stipendio intero e non quello ridotto effettivamente percepito.

Art. 3.

I soprassoldi di cui alla lettera *b*) del precedente articolo 1 sono dovuti solo per le giornate di effettivo servizio. Inoltre non spettano ai sottufficiali di tutte le armi ed ai militari di truppa dell'arma dei carabinieri Reali che siano:

1° provvisti d'indennità di guerra;

2° impiegati civili dello Stato (o ad essi equiparati — giusta le disposizioni vigenti — per quanto riguarda l'indennità caroviveri) provvisti di stipendo civile superiore a quello militare;

3° ai sottufficiali e militari di truppa dei carabinieri in servizio nel territorio delle retrovie.

I suddetti soprassoldi sono cumulabili con le indennità eventuali, con l'indennità giornaliera di lire 2 stabilita dai decreti Luogotenenziali 12 settembre 1915, n. 1393, e 10 agosto 1916, numero 1020, coi premi di rafferma, con gli aumenti di assegno e coi soprassoldi stabiliti dagli articoli 4, 5, 6 e 7 della legge 6 luglio 1911, n. 690.

Art. 4.

Gli impiegati civili sotto le armi con uno stipendio civile uguale allo stipendio od assegno miltare, potranno percepire — quando si trovino nelle condizioni previste dal presente decreto — solo l'indennità o i soprassoldi stabiliti dal decreto medesimo.

Per il tempo in cui è ammesso il cumulo degli assegni civili e militari non è consentito il cumulo della indennità caro-viveri.

Agli impiegati avventizi dello Stato sotto le armi che si trovino nelle condizioni di cui al presente decreto, anche quando siano provvisti di retribuzione, o quota di retribuzione civile superiore allo stipendio od assegno militare, spettano solo l'indennità o i soprassoldi di cui al precedente articolo I.

Art. 5.

Gli impiegati civili di enti pubblici locali e di aziende private ai quali, giusta le norme vigenti, è stato, o venga esteso, sotto le armi, un trattamento economico analogo a quello degli impiegati civili dello Stato, riceveranno — anche quando abbiano uno stipendio civile superiore allo stipendio o assegno militare — la indennità, o i soprassoldi, di cui al precedente art. 1, se si trovino nelle condizioni previste dal presente decreto. Però gli impiegati di enti locali non dovranno in tal caso percepire l'indennità caro-viveri dalle Amministrazioni pubbliche cui appartengono.

Gli impiegati di aziende private, invece, che si trovino nelle condizioni indicate dall'art. 6 del decreto Luogotenenziale 2 set-

tembre 1917, n. 1448, oltre a ricevere i soprassoldi di cui all'articolo 1 a norma del comma precedente, continueranno a percepire la quota di indennità caro viveri ai termini della disposizione dello stesso art. 6.

Art. 6.

Nessuna indennità caro-viveri, nè militare, nè civile, spetta agli impiegati civili di cui al presente decreto in servizio presso l'esercito come ufficiali, sottufficiali di tutte le armi, o militari di truppa dell'arma dei carabinieri Reali, o nella stessa loro qualità di impiegati civili durante il tempo in cui godono le indennità di guerra stabilite pei militari del R. esercito, o quelle di cui al decreto Luogotenenziale 26 settembre 1915, n. 1438, qualunque sia lo stipendio civile di cui siano provvisti. Lo stesso dicasi per gli impiegati civili, siano o no addetti all'esercito, durante il tempo in cui sono in missione all'estero.

Art. 7.

Le disposizioni del presente decreto si applicano anche agli ufficiali e sottufficiali ed al personale di truppa della R. guardia di finanza con le norme e le limitazioni stabilite per l'arma dei carabinieri reali.

La spesa pel pagamento delle indennità di cui trattasi, continuerà, però, a far carico al bilancio passivo del Ministero delle finanze.

Art. 8.

Dal 1° agosto 1917 sono abrogate tutte le disposizioni concernenti il soprassoldo concesso ai sottufficiali ed ai militari di truppa dell'arma dei RR. carabinieri e della R. guardia di finanza contenute nei Nostri decreti 9 luglio 1916, n. 836, 26 novembre 1916, n. 1622, 25 aprile e 29 luglio 1917, nn. 661 e 1263.

Art. 9.

Le disposizioni del presente decreto entrano in vigore dal 1° agosto 1917, all'infuori di quelle di carattere restrittivo contenute negli articoli 2 (n. 1 — per quanto riguarda i periodi di sospensione delle indennità di guerra — e n. 2) 4, 5 e 6 che andranno in vigore nel primo giorno del mese successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI — ALFIERI — MEDA — CIUFFELLI — SONNINO — COLOSIMO — SACCHI — DALLOLIO — DEL BONO — BERENINI — DARI — R. BIANCHI — MILIANI — FERA — BISSOLATI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 21 *febbraio* 1918, *n.* 162, *che dal* 9 *marzo a tutto il* 6 *ottobre* 1918, *prescrive l'anticipo dell'ora normale di sessanta minuti primi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Visto il R. decreto 10 agosto 1893, n. 490, riguardante l'adozione per l'Italia dell'ora del 2° fuso (ora dell'Europa centrale);
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Dalle ore ventiquattro del 9 marzo 1918 l'ora normale verrà anticipata di 60 minuti primi a tutti gli effetti.

Art. 2.

Tutte le autorità e tutti i capi di aziende pubbliche e private provvederanno perchè, nell'istante indicato nel precedente articolo, gli orologi siano portati a segnare l'una antimeridiana.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* **22 febbraio 1918, n. 45.**

Art. 3.

Il presente decreto avrà effetto fino a tutto il giorno 6 ottobre 1918 che avrà una venticinquesima ora, ripetendosi sugli orologi quella fra le ore 23 e 24.

Art. 4.

Negli atti dello Stato civile, in quelli notarili ed in generale in tutti quelli per i quali è richiesta l'indicazione dell'ora in cui è avvenuto un fatto, qualora questo si sia verificato nella seconda percorrenza dalle 23 alle 24 ore del 6 ottobre 1918, si dovrà far risultare, negli atti stessi, che il fatto ha avuto luogo nella seconda percorrenza, corrispondente alla venticinquesima ora di detto giorno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

NOMINA *del direttore generale del Commissariato per i carboni* (1).

Con decreto Luogotenenziale 3 febbraio 1918, il capo servizio delle ferrovie dello Stato, comm. ing. Vittorio Laviosa, è stato nominato direttore generale dei servizi del Commissariato generale per i carboni, continuando nella dirigenza del servizio approvvigionamenti delle ferrovie dello Stato.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 febbraio 1918, n. 44.

Ordine di servizio N. 22. (P.).

Regolamento del personale.

Si porta a conoscenza che l'on. Consiglio di amministrazione, nella sua adunanza del 13 febbraio 1918, a chiarimento della precedente deliberazione in data 24 gennaio 1918, con la quale fu stabilita la decorrenza del 23 settembre 1917 per l'applicazione, fra altri, dell'art. 64 del nuovo Regolamento del personale, ha deliberato che tale applicazione non abbia effetto per le qualifiche la cui assegnazione è subordinata alla formazione dei ruoli, di cui agli articoli 236 e 238 dello stesso Regolamento.

Ordine di servizio N. 23. (S.).

Assunzione temporanea dell'esercizio della ferrovia Palermo-Corleone.

A partire dal 1° marzo 1918, per effetto del decreto Luogotenenziale 20 gennaio 1918, la ferrovia a scartamento ridotto Palermo-Corleone, appartenente ad un Consorzio di enti locali e presentemente esercitata, d'ufficio, per cura del Ministero dei lavori pubblici, viene provvisoriamente assunta in esercizio dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

La ferrovia Palermo-Corleone viene posta alla dipendenza dell'esercizio delle Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia).

Nulla però viene in massima mutato nelle condizioni, norme e modalità che attualmente regolano i trasporti e l'effettuazione del servizio sulla detta ferrovia.

Per conseguenza l'esercizio continua ad esser fatto in base ai regolamenti sulla circolazione treni e sui segnali attualmente in vigore sulla ferrovia stessa.

I trasporti viaggiatori bagagli e merci continuano ad aver luogo sotto l'osservanza delle tariffe e condizioni attualmente in vigore. Con le linee della rete dello Stato la ferrovia Palermo-Corleone rimane esclusa da qualsiasi rapporto di servizio cumulativo o di corrispondenza.

Il materiale rotabile della ferrovia Palermo-Corleone mantiene l'attuale sua sigla. Tanto di esso quanto del materiale d'esercizio continuano ad essere tenuti inventari separati.

Il personale della ferrovia Palermo-Corleone, pur passando provvisoriamente alla dipendenza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, conserva l'attuale trattamento e rimane soggetto alle norme del proprio regolamento.

L'ingegnere capo d'esercizio delle Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia) ha la dirigenza dell'esercizio della ferrovia Palermo-Corleone e per essa, salve le eccezioni risultanti da speciali disposizioni della Direzione generale, gli sono attribuite facoltà corrispondenti a quelle deferitegli per l'esercizio delle Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia) dall'Ordine generale N. 3-1915.

Le norme attualmente in vigore nelle stazioni, gestioni ed uffici della linea per il loro rispettivo funzionamento, rimangono provvisoriamente in vigore, salvo quanto sia in contrario stabilito dal presente Ordine di servizio o da successive disposizioni della Direzione generale o dell'Ufficio d'esercizio.

Controllo e contabilità dei prodotti - Servizio cassa. — Le stazioni della linea continueranno a trasmettere gli elaborati concernenti le rispettive gestioni all'Ufficio di controllo della linea stessa in Palermo.

Per le merci dovrà incominciarsi la numerazione dei trasporti eseguiti dal 1° marzo 1918 col n. 1, continuandola progressivamente fino al 31 dicembre.

Per tutte le partite riguardanti i trasporti di data anteriore al 1° marzo 1918, le stazioni istituiranno una gestione stralcio, compilando per il controllo separate contabilità ed appositi conti correnti.

Le stazioni concentreranno i versamenti dei loro introiti, con la periodicità per esse rispettivamente fissata, alla stazione capolinea di Palermo, la quale provvederà alla consegna degli introiti

stessi alla Cassa Compartimentale ivi sedente. Per l'effettuazione dei pagamenti e per la tenuta delle contabilità verranno date separate istruzioni a cura del Servizio Ragioneria.

Forniture. — Alle forniture occorrenti per l'esercizio della ferrovia Palermo-Corleone provvederanno i magazzini della rete di Stato.

Servizio Sanitario e Servizio Legale. — Il Servizio Sanitario sulla linea Palermo-Corleone continuerà ad essere disimpegnato con le norme in vigore alla dipendenza dell'Ufficio Sanitario compartimentale di Palermo.

L'Ufficio Legale Compartimentale di Palermo si occuperà anche della trattazione degli affari legali della linea stessa.

Carte di libera circolazione e biglietti di viaggio gratuito. — Le carte di libera circolazione rilasciate per l'anno in corso, valevoli per le linee del Compartimento di Palermo, saranno tenute valide anche per la linea Palermo-Corleone.

Le carte di libera circolazione ed i biglietti per un solo viaggio (gratuiti ed a riduzione) rilasciati dall' Amministrazione della Palermo-Corleone avranno validità fino alla loro scadenza, la quale non dovrà in nessun caso oltrepassare il 31 dicembre 1918 per le carte di libera circolazione ed il 28 febbraio 1919 per i biglietti di semplice corsa.

Dal prospetto allegato *A* risultano le stazioni della linea ed i servizi ai quali sono abilitate e gli impianti fissi di cui sono provviste. Dalla tabella polimetrica allegato *B* risultano le distanze chilometriche fra le stazioni.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 23-1918.*

Ferrovia Palermo-Corleone

Elenco delle stazioni e fermate.

Palermo (S. Erasmo) — Stazione: abilitata a tutti i servizi; provvista di rimessa locomotive, officina, rifornitore, piattaforma girevole, ponte a bilico, piano caricatore, magazzino merci.

Bandita . . . . . . — Fermata su binario corrente; abilitata al servizio viaggiatori con biglietti rilasciati dal capo treno.

Acqua dei Corsari . — Fermata; abilitata al servizio viaggiatori e merci a dettaglio; provvista di un binario morto e di piano caricatore.

Villabate . . . . . — Stazione: abilitata a tutti i servizi; provvista di una seconda linea, di un binario morto e di un piano caricatore.

Portella di Mare . . — Fermata su binario corrente; abilitata al servizio viaggiatori con biglietti rilasciati dal capo treno.

Misilmeri . . . . . — Stazione: abilitata a tutti i servizi; provvista di rifornitore, piattaforma girevole, piano caricatore, di una seconda e terza linea.

Bolognetta . . . . . — Stazione: abilitata a tutti i servizi; provvista di piano caricatore, di una seconda linea e di un binario morto.

Mulinazzo . . . . . — Fermata: abilitata solamente ai servizi viaggiatori e bagagli; provvista di una seconda linea e di piano caricatore.

Baucina . . . . . . — Stazione: abilitata a tutti i servizi; provvista di una seconda e terza linea e di piano caricatore.

Villafrate . . . . . — Stazione: abilitata a tutti i servizi; provvista di rifornitore, piano caricatore, magazzino merci, piattaforma girevole, di una seconda linea e di tre binari merti.

Segue *Allegato* **A.**

Mezzoiuso. . . . . — Stazione abilitata a tutti i servizi: provvista di piano caricatore, magazzino merci, di una seconda linea e di un binario morto.

Godrano. . . . . . — Fermata abilitata a tutti i servizi: provvista di una seconda linea, di un binario morto e di piano caricatore.

Ficuzza. . . . . . — Stazione abilitata a tutti i servizi; provvista di seconda linea, di binario morto, di una piattaforma girevole, di rifornitore e di piano caricatore.

Bifarera. . . . . . — Fermata: abilitata ai servizi viaggiatori e merci a dettaglio; provvista di piano caricatore, di binario morto.

Scalilli . . . . . . — Fermata: abilitata ai servizi viaggiatori e merci a dettaglio; provvista di piano caricatore, di binario morto e di una seconda linea.

Donna Beatrice . . — Fermata: abilitata ai servizi viaggiatori e merci a dettaglio; provvista di binario morto.

Corleone . . . . . — Stazione: abilitata a tutti i servizi; provvista di rifornitore, di rimessa locomotive, di piano caricatore, di magazzino merci, piattaforma girevole, di due seconde linee e di un binario morto.

Allegato B all'ordine di servizio N. 23–1918.

Palermo														
6	Corsari													
9	3	Villabate												
16	10	8	Misilmeri											
24	18	16	8	Bolognetta										
28	22	20	12	5	Mulinazzo									
31	25	22	15	7	3	Baucina								
35	29	26	19	11	7	4	Villafrati							
36	30	28	21	13	9	6	2	Mezzojuso						
41	35	33	26	18	14	11	7	5	Godrano					
47	41	39	32	24	20	17	13	12	7	Ficuzza				
50	45	42	35	27	23	20	16	15	10	4	Bifarera			
54	48	45	38	30	26	24	20	18	13	7	4	Scalilli		
62	57	54	47	39	35	32	28	27	22	16	12	9	Donna Beatrice	
68	63	60	53	45	41	38	34	33	28	22	18	15	7	**Corleone**

Circolare N. 18. (S).

Funzionari della Direzione generale incaricati di ricevere e di stendere contratti.

In seguito al collocamento a riposo del capo divisione cavalier uff. avv. Tommaso Bruno, l'incarico di ricevere e stendere, presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, i contratti per atto pubblico che interessano l'Amministrazione delle ferrovie stesse, è stato affidato, dal 22 febbraio 1918, all'ispettore capo cav. dott. Olindo Valerio ed in sua assenza od impedimento all'ispettore principale cav. dott. Cesare Pizzala.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

Ordine di servizio N. 1v. (M.).

Ora legale estiva.

In conformità al disposto del Decreto Luogotenenziale 21 febbraio 1918, n. 162, sulla anticipazione di 60 minuti dell'ora legale, che dovrà avere effetto alla mezzanotte dal 9 al 10 marzo, si dovranno osservare le disposizioni seguenti:

1) — alle ore 24 del 9 marzo tutti gli agenti, addetti alle stazioni, ai depositi, alla sorveglianza delle linee ed ai treni (personale di movimento e di trazione) dovranno fare avanzare di un'ora i loro orologi, portandoli all'una, per modo che la durata del giorno 10 marzo sarà di ore 23, anzichè di 24;

2) — i treni in corsa alle ore 24 del giorno 9 marzo devono fermarsi alla prossima stazione, raggiunta dopo tale ora, anche se la fermata non è prescritta, e le stazioni che all'ora suddetta sono in attesa di un treno (in orario o in ritardo) devono provvedere all'arresto. I capi stazione regoleranno su quello della stazione, già rettificato a norma del punto 1°, gli orologi dei capi-treno, e, quando non siano in grado di tornarli a piombare, ne faranno annotazione sul foglio di corsa: dovranno, inoltre, assicurarsi che il macchinista abbia rettificato l'ora del proprio orologio in base a quella indicatagli dal capo-treno. Analogamente verrà proceduto per i treni che alle ore 24 si trovassero già fermi in stazione;

3) — i treni, che hanno origine, secondo l'orario di servizio in vigore, dalle ore 24 all'una, nella notte dal 9 al 10 marzo, partiranno, necessariamente, non prima delle ore una del nuovo regime e tutto il personale dovrà regolare il proprio servizio ritenendo che i treni stessi possano partire dalle stazioni o transitare lungo le linee anche subito dopo le 24, divenute, per effetto della riforma, la una.

4) — i treni di cui sub. 2 e 3, in conseguenza della riforma dell'ora, verranno, quindi, ad assumere un ritardo variabile da uno a sessanta minuti, salvo altri eventuali ritardi;

5) — nella notte dal 9 al 10 marzo, dalle ore 23 del vecchio fino alle ore 2 del nuovo regime, dovrà essere applicato, dove non funziona il blocco, il consenso telegrafico sulle linee a semplice ed il giunto su quelle a doppio binario;

6) — per agevolare il passaggio dal vecchio al nuovo regime, nella notte dal 9 al 10 marzo, dovrà limitarsi l'effettuazione dei treni straordinari, e dovranno, pure, in quanto è possibile, sospendersi, in tutto o in parte del percorso, i treni merci ordinari o straordinari giornalieri;

7) — salvo casi di assoluta urgenza, dovrà altresì essere evitata, dall'ora di applicazione del nuovo regime fino alle ore 12 del 10 marzo, la circolazione dei carrelli e dei treni materiali.

Le Divisioni dei Servizi attivi impartiranno, d'accordo, le necessarie disposizioni, provvedendo, altresì, perchè venga esercitata una speciale sorveglianza sull'andamento dei treni nella notte dal 9 al 10 marzo.

Le Divisioni Movimento impartiranno speciali istruzioni alle stazioni interessate negli incroci durante la notte stessa.

8) Dal giorno 10 marzo le operazioni di spegnimento e di accensione dei lumi e dei fanali delle stazioni, dei segnali e dei treni il cui orario è indicato nell' O. S. n. 207 del 25 giugno 1914 e nell'allegato *A* all'Istruzione sul servizio di illuminazione delle carrozze, dovranno essere effettuate, rispetto alle ore segnate dagli orologi (nuova ora legale), con il ritardo di sessanta minuti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 45, 55, 56, 57 *e* 58.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Opere pubbliche - Danni ai privati - Risarcibilità - Prescrizione.

Il diritto del proprietario di un fondo, contiguo ad un'opera pubblica, alla emenda dei danni, dipendenti dal modo di essere della medesima, sorge con la costruzione di quest'opera, epperò è da quel momento che comincia il decorso della prescrizione trentennale della relativa azione di indennizzo e non già dalla data in cui il danno si è effettivamente verificato.

CASSAZIONE PALERMO — Sent. 15 dicembre 1917-12 gennaio 1918 (*Pres.* Scillimà - *Est.* De Luca - *P. M.* De Gregorio; *concl. conf.*) — Ferrovie Stato contro Mazza.

IN DIRITTO.

Osserva che col secondo mezzo del ricorso l'Amministrazione delle ferrovie lamenta di essere stata respinta l'eccezione della prescrizione trentennale contro la domanda di risarcimento di danno promossa dal Mazza per effetto di cattiva costruzione del vecchio ponte sul torrente Pico.

L'indicazione dunque dell'art. 2135 Cod. civ., per cui tutte le azioni si prescrivono col decorso di trent'anni, adempie sufficientemente il precetto contenuto nell'art. 523, n. 4, Cod. proc. civile di doversi indicare nel ricorso per Cassazione gli articoli di legge sui quali si fondano i motivi addotti, onde l'eccezione di inammissibilità fatta dal Mazza per non essersi indicati nel ricorso altri articoli di legge va respinta.

Osserva inoltre che il cennato mezzo del ricorso merita accoglimento.

Ritenne la Corte di Cassazione di Roma a Sezioni Unite, giudicando sulla eccezione di incompetenza della Autorità giudizia-

ria, a conoscere dell'azione promossa dal Mazza (1), che il modo come vengono eseguite e mantenute le opere pubbliche implica un potere discrezionale sottratto al sindacato giudiziario, e quindi non dà luogo a responsabilità civile della pubblica Amministrazione per delitto o quasi delitto; che però la azione per danni spiegata dal Mazza trova il suo fondamento nel principio desunto dallo art. 46 della legge 25 giugno 1865, n. 2395, per cui è dovuto un indennizzo proporzionato alla perdita o alla diminuzione di un diritto civile causata da un'opera pubblica, onde spetterà al Mazza un indennizzo se sarà stabilito che i danni permanenti arrecati al suo fondo siano dipesi dalla costruzione del vecchio e del nuovo ponte.

Pertanto quel Supremo Collegio corretta la motivazione mantenne la sentenza impugnata ai fini della competenza.

Ciò premesso non può accettarsi la teoria esposta dal resistente Mazza che il titolo dell'indennizzo da lui chiesto risiegga nel principio della responsabilità obbiettiva, cioè nell'obbligo del proprietario di risarcire qualsiasi danno causato anche senza sua colpa dalla cosa propria.

Senza scendere all'esame della controversia se tale obbligazione esiste nel diritto positivo, basterà notare che se non si ha azione per titolo di colpa contro l'ente Stato diretta ad ottenere il risarcimento del danno derivante da un'opera pubblica, a maggiore ragione non si ha diritto di risarcimento del danno prodotto da un'opera pubblica dello Stato senza sua colpa, altrimenti esso risponderebbe sempre dei danni e la mancanza di azione di risarcimento per delitto o quasi delitto non avrebbe alcun fine pratico.

Invano pertanto si fa a sostenere il Mazza che la responsabilità obbiettiva dello Stato per i danni cagionati dalle opere pubbliche dallo stesso eseguite trova il suo fondamento nella applicazione analogica data dalla giurisprudenza all'art. 46 della legge 25 giugno 1865 sulla espropriazione per pubblica utilità estendendo l'obbligo dello indennizzo anche al caso del danno temporaneo. Per questa legge debbono essere resi indenni i proprietari i cui beni siano espropriati o vengano sottoposti a servitù, o sof-

(1) Ved. sentenza nel Boll. 1914-IV-236.

frano un danno permanente o siano temporaneamente occupati. Per identità di ragione, il principio cioè di doversi risarcire il danno imposto al proprietario per un pubblico interesse, si è ammesso in giurisprudenza il diritto di indennizzo anche per i danni temporanei, arrecati ai fondi dall'esecuzione delle opere pubbliche. Ma è agevole comprendere come tutti questi indennizzi abbiano per causa danni economici i quali precedono, accompagnano o seguono immediatamente la esecuzione dell'opera. La legge 25 giugno 1865 riguarda infatti gli indennizzi dei danni attenenti o connessi alla costruzione delle opere pubbliche, ma non disciplina gli ulteriori rapporti tra la pubblica Amministrazione quale proprietaria delle opere stesse e i proprietari dei fondi vicini, nè crea a carico della prima l'onere della perpetua responsabilità per qualsiasi danno anche dipendente da caso fortuito o di forza maggiore, ciò che avrebbe ecceduto i limiti della materia regolata da quella legge.

L'azione quindi che trova il suo fondamento nella legge 25 giugno 1865 secondo la sentenza delle Sezioni Unite, come peraltro risulta dal testo della stessa, riguarda l'indennizzo che sarebbe dovuto al Mazza pel danno permanente che si trovi arrecato al suo fondo dalla costruzione del vecchio ponte sul torrente Pico, il quale danno non può consistere che nel deprezzamento del fondo a causa del pericolo di inondazione pel modo come il ponte venne costrutto. E poichè tale pericolo si manifestò sin da quando la costruzione avvenne, è da quel momento che comincia il decorso della prescrizione trentennale, del diritto di indennizzo.

A questi principii non si attenne la Corte di Appello di Catania nella impugnata sentenza. Essa credette fondata l'azione sugli articoli 1151 e 1155 del Cod. civ. anzichè sull'art. 46 della legge 25 giugno 1865, donde trasse la conseguenza che la prescrizione decorresse dal momento in cui il danno della inondazione ebbe a verificarsi.

Ma poichè la Corte di Cassazione di Roma a Sezioni Unite giudicò che l'esecuzione e la manutenzione delle opere pubbliche non dànno luogo ad azione giudiziaria contro lo Stato, fondata sugli articoli 1151 e 1155 del Cod. civ. e che invece l'azione spiegata dal Mazza trova il suo fondamento nella legge 25 giugno 1865 ove si provi l'esistenza di un danno permanente per effetto della costru-

zione del ponte, ne segue che il termine della prescrizione, come si è accennato, comincia a decorrere dal tempo in cui fu posta in essere la causa donde il danno successivo avvenne, come si sostiene col secondo mezzo del ricorso. Accolto questo mezzo, il terzo col quale si impugna la sentenza per non avere ritenuto esistente il caso fortuito, rimane assorbito, e la causa deve rinviarsi ad altra Corte di Appello anche per provvedere alle spese del doppio giudizio di Cassazione.

P. Q. M. — La Corte di Cassazione accoglie il secondo mezzo del ricorso dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato avverso la sentenza resa tra le parti dalla II Sezione della Corte di Appello di Catania, addì 23 giugno 1913, pubblicata il giorno 30 dello stesso mese, e dichiara assorbito il terzo mezzo.

Conseguentemente cassa la sentenza stessa e rimanda la causa per nuovo esame alla Corte di Appello di Palermo, ecc.

ANNO XI - N. 10

7 MARZO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, marzo 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata inderminata:*

Parte terza. — Ordine di servizio e Circolari *di durata determinata.*

Per memoria).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

REGIO DECRETO 19 *gennaio* 1918, *n.* 206, *concernente l'istituzione di un diploma di onore alla memoria dei militari caduti combattendo nella presente guerra, oppure periti in seguito a ferite* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Per onorare la memoria di tutti coloro che sacrificarono la loro vita combattendo nella grande guerra, per la grandezza d'Italia e per i più alti ideali di libertà e di giustizia;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per gli affari della guerra, della marina e delle colonie;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È istituito un diploma d'onore alla memoria di tutti i militari di terra e di mare che, nella presente guerra, caddero combattendo o perirono in seguito a ferite.

Art. 2.

Il diploma sarà da Noi concesso su proposta del ministro della guerra o della marina secondo che il militare apparteneva all'esercito o all'armata.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 febbraio 1918, n. 50.

Art. 3.

I ministri della guerra, della marina e delle colonie stabiliranno, di accordo, le norme per l'esecuzione del presente decreto, il quale è esteso alle Colonie.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 gennaio 1918.

VITTORIO EMANUELE

ORLANDO — ALFIERI — DEL BONO — COLOSIMO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 10 *gennaio* 1918, *n.* 151, *recante modificazioni al decreto Luogotenenziale* 29 *marzo* 1917, *n.* 626, *relativo alla consegna, vendita e requisizione di merci, scaricate da navi poste a disposizione delle Amministrazioni dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;
Visto il decreto Luogotenenziale 29 marzo 1917, n. 626;
Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 febbraio 1918, n. 48.

Sulla proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli degli affari esteri, delle finanze, della guerra, della marina, dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

All'art. 3 del decreto Luogotenenziale 29 marzo 1917, n. 626, è sostituito il seguente:

« Le merci non ritirate entro 60 giorni da quello in cui l'avvenuta discarica della nave sia resa nota dalla Capitaneria di porto nel foglio degli Annunzi legali della Provincia, potranno essere vendute a licitazione privata a cura della R. Dogana.

« Concorrendo speciali motivi potrà la vendita eseguirsi a trattativa privata previa autorizzazione da darsi caso per caso dal Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari.

« La R. Dogana depositerà nella Cassa depositi e prestiti, per conto di chi spetta, il relativo provento, depurato delle spese, dei diritti e dei noli dovuti all'Amministrazione.

« Nei casi del secondo capoverso dell'art. 2 la vendita può esser fatta dopo trascorsi i termini stabiliti dalla Commissione ».

Art. 2.

L'art. 7 del decreto Luogotenenziale 29 marzo 1917, n. 626, è modificato come segue:

« L'indennità di requisizione, dedotte le spese, tra le quali si devono comprendere anche i diritti di dogana, sarà versata a colui al quale dovrebbero essere consegnate le merci ai sensi del secondo capoverso dell'art. 1.

« Se sorga dubbio o controversia, o se la indennità non sia accettata, essa, dedotte le spese, sarà versata nella Cassa depositi e prestiti per conto di chi spetta. Si potrà far luogo a tale versamento anche nel caso in cui, nel termine stabilito dall'art. 9, nessuno si presenti a ritirare l'indennità.

« Per le merci appartenenti a sudditi di Stati nemici l'importo,

dedotte le spese a norma della prima parte del presente articolo, sarà sempre depositato nella Cassa depositi e prestiti a norma dell'art. 4 del decreto Luogotenenziale 15 aprile 1917, n. 643 ».

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 gennaio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — R. BIANCHI — SONNINO — MEDA — ALFIERI — DEL BONO — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Decreto Luogotenenziale 20 *gennaio* 1918, *n.* 219, *col quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere, provvisoriamente, l'esercizio della ferrovia Palermo-Corleone* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto coi ministri del tesoro e dei trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In attesa di provvedimenti definitivi riguardo alla ferrovia Palermo-Corleone, concessa al Consorzio degli enti locali mediante convenzione 10 dicembre 1882 approvata con R. decreto 7 gennaio 1883, n. 1196, e presentemente esercitata in via provvisoria, d'ufficio, per cura del Ministero dei lavori pubblici, l'esercizio della ferrovia stessa sarà, dal giorno 1° marzo 1918, affidato, sempre in via provvisoria, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 2.

Le entrate e le spese d'esercizio della ferrovia Palermo-Corleone saranno comprese nei conti di esercizio delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia).

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 marzo 1918, n. 52.

Art. 3.

Nulla sarà innovato durante l'esercizio provvisorio nel regime delle tariffe e condizioni dei trasporti e nel trattamento del personale addetto alla linea; il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato determinerà gli organi dell'Amministrazione stessa competenti a prendere i provvedimenti previsti nel vigente regolamento del personale.

Art. 4.

Durante l'esercizio provvisorio da parte dell' Amministrazione delle ferrovie dello Stato, rimarrà sospesa l'azione di vigilanza dell'ufficio speciale delle ferrovie sull'esercizio della linea.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 gennaio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — DARI — NITTI — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

Decreto Luogotenenziale 10 *febbraio* 1918, *n.* 212, *che da facoltà ai distributori di energia elettrica; generata per via termica, di esigere, sino a tre mesi dopo la pace, un compenso supplementare o sovraprezzo, deferendosi le relative controversie, in prima istanza al Comitato regionale di mobilitazione industriale, ed in appello ad un Collegio di arbitri, amichevoli compositori* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, con la quale sono stati conferiti al Governo del Re, i poteri straordinari durante la guerra;

Visto il decreto Luogotenenziale 26 giugno 1915, n. 993, sulla mobilitazione industriale;

Riconosciuta l'opportunità di regolare durante il periodo di guerra, il prezzo dell'energia elettrica in rapporto all'aumentato costo dei combustibili impiegati nella sua produzione;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per le armi e munizioni, di concerto con i ministri dell'interno, dell'industria, commercio e lavoro, di grazia e giustizia, dei trasporti e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il distributore di energia elettrica il quale, anche parzialmente o transitoriamente, provveda alla generazione dell'energia stessa

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 febbraio 1918, n. 49.

per via termica, può esigere dai propri utenti, per l'energia consumata a partire dalla data dell'avviso di cui all'art. 6 e fino a tre mesi dopo la pace, un compenso supplementare o sovraprezzo che lo indennizzi del maggior costo del combustibile, in confronto del costo base stabilito col seguente art. 2.

Art. 2.

Il costo base del combustibile, comprensivo del maggior onere a carico del distributore, e riferito all'unità di energia generata, cioè al kilowattora, è stabilito nella cifra fissa di L. 0.12, qualunque sia la qualità del combustibile consumato.

Art. 3.

I criteri che il distributore intende seguire nella valutazione dei combustibili consumati e dei kilowattora distribuiti e per la conseguente determinazione del sovraprezzo unitario, devono riportare l'approvazione del Comitato regionale di mobilitazione industriale da cui il distributore dipende.

A tale effetto il distributore è tenuto a comunicare entro i primi cinque giorni di ogni mese al Comitato stesso i quantitativi dei combustibili consumati, l'energia corrispondentemente generata, e l'energia totale prodotta nel mese precedente.

Il riparto del sovraprezzo totale è fatto mensilmente dal distributore sul totale dei kilowattora distribuiti per qualsiasi uso, in maniera che il sovraprezzo unitario per l'energia luce risulti doppio di quello per l'energia impiegata ad altri scopi.

Per gli utenti *à forfait* sprovvisti di contatore, il numero dei kilowattora presuntivamente consumati nel mese, sarà determinato tenendo conto della durata di utilizzazione corrispondente alle effettive condizioni di uso dell'energia.

I Comitati regionali di mobilitazione industriale renderanno di pubblica ragione il sovraprezzo unitario stabilito per ciascun mese mediante inserzione gratuita sul foglio di annunzi legali di ciascuna delle Provincie interessate.

Art. 4.

Sono esclusi dal riparto, e non corrispondono alcun sovraprezzo le piccole utenze di luce, aventi un consumo mensile non superiore a cinque kilowattore, se a contatore, od una potenza di luce utilizzabile non superiore a 40 watt, se *à forfait*, e sono altresì escluse le forniture dell'energia per la trazione elettrica sulle ferrovie dello Stato. Il rivenditore di energia viene considerato, agli effetti del riparto, come utente, per l'intero quantitativo di energia ritirato in ciascun mese; ma esso è autorizzato a ripartire a sua volta fra le utenze proprie, l'intera quota assegnatagli, secondo le norme del presente decreto.

Art. 5.

Nulla è dovuto dall'utente, quando il prezzo del medesimo effettivamente pagato sia uguale o superiore alla somma del supplemento risultante dal riparto più la tariffa che gli sarebbe spettata nel secondo semestre dell'anno 1914; in caso contrario l'utente è tenuto a pagare la differenza, salve esplicite pattuizioni contrarie.

Le somme risultanti a debito dei singoli utenti devono essere versate al distributore, insieme all'importo della prima bolletta o fattura successiva alla liquidazione.

Art. 6.

Il distributore di energia elettrica che intende valersi delle disposizioni del presente decreto, deve darne avviso ai propri utenti.

L'utente che non intende sottostare al pagamento del sovraprezzo determinato con le norme del presente decreto, deve rinunciare alla fornitura durante il periodo di tempo del funzionamento termico, dandone avviso al distributore, entro dieci giorni dalla data dell'avviso ricevuto.

Sempre per il solo periodo di funzionamento termico, l'utente potrà altresì richiedere, ed il distributore dovrà consentire, la ri-

duzione dei minimi impegnativi di consumo, e ciò anche quando esistessero esplicite od implicite pattuizioni contrarie.

L'applicazione di questa disposizione sarà fatta senza pregiudizio di altre limitazioni imposte dalle pubbliche autorità per ragioni di risparmio di energia o dipendenti dallo stato di guerra.

La rinuncia o la riduzione della fornitura potrà essere fatta dall'utente anche successivamente di mese in mese, pagando esso il sovraprezzo per l'energia consumata od impegnata fino alla effettiva rinunzia o riduzione.

Art. 7.

Le controversie che insorgessero fra utenti e distributori ed anche fra distributori e rivenditori in dipendenza del presente decreto, saranno deferite in prima istanza al Comitato regionale di mobilitazione industriale, e in sede di appello ad un Collegio di tre arbitri amichevoli compositori, dei quali uno sarà nominato dall'utente, l'altro dal distributore ed il terzo o d'accordo fra le parti, o in difetto dal presidente del tribunale fra i soci dell'Associazione elettrotecnica italiana.

Art. 8.

Il ministro per le armi e munizioni, d'accordo, ove occorra, con gli altri ministri competenti, è autorizzato ad emanare quelle ulteriori disposizioni integrative del presente decreto, che riterrà necessarie in confronto dei distributori di energia elettrica, ai quali sia venuta a mancare direttamente o indirettamente l'energia di centrali idroelettriche rese inattive per ragioni dipendenti dalla guerra.

Art. 9.

Qualora il distributore comunicasse al Comitato regionale di mobilitazione industriale, agli effetti del presente decreto, false dichiarazioni, il Comitato stesso potrà decretare per esso la decadenza dal diritto ad usufruire delle facilitazioni accordate con il

presente decreto, ferme restando le altre sanzioni di cui all'articolo 4 del decreto Luogotenenziale n. 993, del 26 giugno 1915.

Art. 10.

Il presente decreto ha effetto dal giorno della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — DALLOLIO — CIUFFELLI
SACCHI — R. BIANCHI — DARI.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 14 *febbraio* 1918, *n.* 198, *che estende ai piroscafi, entrati a far parte della marina mercantile nazionale dopo il* 28 *febbraio* 1917, *le disposizioni dei decreti Luogotenenziali* 22 *ottobre* 1916, *n.* 1504, *e* 7 *gennaio* 1917, *n.* 147, *circa il contributo straordinario per il fondo di elargizione a favore di equipaggi che abbiano difeso la nave contro attacchi nemici* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visti i nostri decreti 22 ottobre 1916, n. 1504, e 7 gennaio 1917, n. 147;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli del tesoro e delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono estese ai piroscafi, entrati a far parte della marina mercantile nazionale dopo il 28 febbraio 1917, le disposizioni di cui ai decreti Luogotenenziali 22 ottobre 1916, n. 1504, e 7 gennaio 1917, n. 147, relativi alla imposizione di un contributo straordinario per la costituzione di un fondo per la elargizione di premi agli equipaggi delle navi mercantili nazionali che abbiano con disciplina e coraggio difeso la nave contro attacchi di navi nemiche.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 febbraio 1918, n. 48.

Art. 2.

La valutazione dei piroscafi, agli effetti della imposizione del contributo dell'uno per mille di cui all'art. 2 del decreto Luogotenenziale 22 ottobre 1916, n. 1504, è fatta in base alla tabella dei valori massimi adottata dalla Commissione per l'assicurazione dei rischi di guerra in navigazione sedente presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni, in vigore al giorno della pubblicazione del presente decreto.

Art. 3.

I termini di cui agli articoli 2, 3, 6 e 7 del decreto 7 gennaio 1917, n. 147, devono intendersi riferiti ai mesi di marzo e aprile 1918.

Art. 4.

Il presente decreto entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — R. BIANCHI — NITTI — MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO MINISTERIALE 18 *febbraio* 1918, *che conferma il sig. cav. di gran croce dott. Nicola Miraglia, vice-presidente del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SECRETARIO DI STATO PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVARII

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429, l'articolo 1° della legge 25 giugno 1909, n. 372, e l'articolo 1° del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Decreta:

Il cav. di gr. croce dott. Nicola Miraglia, membro del Consiglio generale del traffico, è confermato vice-presidente del Consiglio stesso per un altro anno, dalla data della sua scadenza dalla carica.

Roma, addì 18 febbraio 1918.

Il ministro:
BIANCHI.

Ordine di servizio N. 24. (S.).

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Assoro-Cavalcatore della linea complementare a scartamento ridotto Assoro-Leonforte.

Il giorno 8 marzo 1918 si aprirà all'esercizio il tronco di Ferrovia Assoro-Cavalcatore della linea in costruzione Assoro-Leonforte, e sarà provvisoriamente esercitato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, venendo compreso nella rete delle ferrovie secondarie (Gruppo Sicilia).

I. — *Descrizione del nuovo tronco.*

Il tronco Assoro-Cavalcatore si innesta nella stazione di Assoro, agli impianti esistenti per l'esercizio del tronco Assoro-Grottacalda e termina alla stazione di Cavalcatore.

È a scartamento ridotto della larghezza di m. 0.95.

La sua lunghezza è di m. 5646,35 fra l'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Assoro, al quale si riferiscono le progressive indicate nel presente ordine di servizio, e l'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Cavalcatore; la sua lunghezza totale, compresi cioè m. 299 oltre l'asse del fabbricato viaggiatori di questa stazione, risulta quindi di m. 5945,35.

Dalla progressiva km. 0 + 985.40 alla progr. km. 1 + 950 circa la linea si svolge affiancata al binario a scartamento normale della linea Palermo-Catania.

In tutto il tronco vi è la sola stazione di Cavalcatore il cui piazzale è in orizzontale.

Fra le progressive 3 + 211.47 e 5 + 560.63 la linea, oltre al binario ordinario, è armata con rotaia centrale dentata sistema Strub.

La massima pendenza nei tratti ad aderenza naturale è del 25 per mille, mentre in quelli a dentiera è del 75 per mille.

Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono n. 19 opere d'arte, le più importanti delle quali sono: un ponte con travata in ferro, di luce m. 30, sul torrente Dittaino al km. 2+182.81 e un ponte di luce metri 10 al km. 3+322.42. Le altre opere d'arte sono tutte ad una luce variabile da m. 0.60 a m. 7.

Nel tronco si hanno n. 3 case cantoniere doppie di cui una della rete principale e una semplice.

Vi sono n. 2 passaggi a livello chiusi, comuni con la linea a scartamento normale Palermo-Catania, che provvede alla custodia con i propri agenti.

Nel nuovo tronco è impiantato un circuito telefonico allacciante la stazione di Cavalcatore colla stazione di Assoro, ed a mezzo di questa con le stazioni e fermate del tronco Assoro-Grottacalda.

II. — *Descrizione delle stazioni.*

Stazione di Cavalcatore-Stazione con fabbricato viaggiatori al km. 5+646.35, a sinistra venendo da Assoro.

Binari di corsa: due compresi fra le progressive km. 5+573.63 e km. 5+866.12 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi: quello di prima linea della lunghezza utile di m. 224.30, quello di seconda linea della lunghezza utile di m. 215.

Binari merci due: di cui uno della lunghezza utile di m. 96, in servizio del piano caricatore e del magazzino merci, e l'altro per carico diretto, della lunghezza utile di m. 96.

Un binario per asta di manovra di m. 60.

Piano caricatore scoperto con carico di fianco della lunghezza di m. 14, e magazzino merci con fronte di carico lunga m. 12.60.

Stadera a ponte da tonn. 22.

Rifornitore in cemento armato della capacità di mc. 25, con due colonne idrauliche, alimentato dalla condotta a battente naturale proveniente dalla sorgente Rossoaro.

Palo indicatore situato a destra del treno in arrivo a m. 200 dalla punta del deviatoio estremo lato Assoro.

III. — *Dipendenza.*

All'esercizio del tronco provvede l'ing. capo di Esercizio, residente a Palermo, con le norme stabilite dall'Ordine di servizio n. 175-1911 e dell'Ordine generale n. 3-1915.

Per il servizio sanitario il tronco dipenderà dall'ufficio Sanitario compartimentale di Palermo.

Per le forniture dei Magazzini il tronco apparterrà al gruppo 20° (Ferrovie Secondarie Gruppo Sicilia) della circoscrizione dei Magazzini di approvvigionamento di cui all'Ordine di servizio n. 392-1914.

IV. — *Esercizio.*

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui agli ordini di servizio n. 323-1915 e n. 19-1916.

V. — *Servizi ai quali sono abilitate le stazioni.*

La stazione di Cavalcatore sarà abilitata a tutti i servizi. I trasporti tanto in servizio locale quanto da oltre e per oltre Assoro, saranno effettuati in base alle norme di cui all'allegato *C* all'Ordine di servizio n. 249-1912 ed a quelle contenute negli ordini di servizio n. 189-1913, 120, 149, 195-1916, e n. 3, 48, 103, 120, 154, 156-1917.

VI. — *Distanze chilometriche - Pubblicazioni.*

La distanza chilometrica tassabile relativa al percorso Assoro Cavalcatore si rileva dalla tabella polimetrica, di cui dall'allegato al presente Ordine di servizio.

Nell'allegato al presente Ordine di servizio, sono anche riportate le aggiunte che devono essere introdotte nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato », (edizione giugno 1914), nel « Prontuario dei servizii cumulativi e di corrispondenza » (edizione 12 aprile 1915), nella

« Prefazione generale all'orario generale di servizio », (edizione 1° novembre 1917), nell' « Elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo » (edizione 1° maggio 1915) e nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario marittimo (edizione 17 febbraio 1916).

La stazione di Cavalcatore sarà fornita dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze dei prontuari delle distanze. Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni, degli stampati ecc., occorrenti.

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre Assoro, sono quelle indicate qui appresso, e formate sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus, vigente sulle ferrovie ex-sicule col ribasso del 25 %.

	Cavalcatore	
	I	III
Assoro	1.05	0.60
Mulinello	2.20	1.10
Valguarnera	4.20	1.85
Floristella	5.05	2.20
Grottacalda	5.35	2.30

Queste quote comprendono l'aumento del 50 % e 30 % di cui il decreto Luogotenenziale del 26 novembre 1917, n. 1920 (Ordine di servizio n. 154 1917).

VII. — *Orari e composizione dei treni.*

In dipendenza dell'attuale stato di guerra e fino a nuovo avviso, il servizio dei treni sul nuovo tronco Assoro-Cavalcatore, sarà effettuato in un solo giorno della settimana e con una sola coppia di treni.

I treni saranno composti di carrozze aventi posti di 3ª classe soltanto.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto automatico e di condotta per il riscaldamento a vapore e sono illuminati a luce elettrica.

I carri da merce hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

VIII. — *Contabilità delle stazioni.*

Valgono le norme in vigore nella rete principale emanate con gli ordini di servizio n. 160-1909, e numeri 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913, con la Circolare n. 66-1913, e con quelli indicati al precedente punto V del presente Ordine di servizio.

Per le limitazioni di servizio di cui al precedente punto VII la contabilità delle gestioni di Cavalcatore sarà compilata dalla stazione di Valguarnera che terrà separato conto corrente e separati registri e riassunti pei trasporti sul nuovo tronco Assoro-Cavalcatore.

Con gruppo a parte effettuerà inoltre con la stessa periodicità dei propri versamenti, il versamento a cassa dei prodotti afferenti alla stazione di Cavalcatore.

IX. — *Carte di libera circolazione.*

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono il tronco Assoro-Grottacalda, dovranno per tutto il corrente anno ritenersi valevoli anche per il tratto Assoro-Cavalcatore.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 24-1918.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pag. 11 modificare la nota (f) a piè della pagina stessa come appresso:

— « (f) Stazione di transito colle linee complementari a scartamento ridotto Assoro-Valguarnera-Piazza Armerina e Assoro-Leonforte » nelle carte delle ferrovie dello Stato e nell'indice grafico tracciare il nuovo tronco Assoro-Cavalcatore;

— a pag. 102 modificare la nota (1) a piè della tabella (123) Bicocca-Aragona-Caldare come appresso:

« (1) Punto di diramazione per le linee complementari a scartamento ridotto Assoro-Piazza Armerina e Assoro-Leonforte »;

— a pag. 104 aggiungere la seguente tabella:

(*138*) ASSORO-LEONFORTE

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915):

— a pag. 3 alle linee complementari sicule a scartamento ridotto aggiungere la linea « Assoro-Leonforte » con l'indicazione della pag. 28;

— a pag. 9 fra i nomi di Cattolica Eraclea e Cavarzere inserire il nome di « Cavalcatore » colla indicazione della pagina 28;

— a pag. 28 alle linee complementari sicule aggiungere « Assoro-Leonforte » e fra i nomi di Cattolica Eraclea e Depupo Castronovo inserire:

Cavalcatore	Assoro-Leonforte	11	—	—	—	—	—	—	—	—	G.	A.	P.	V.B.	—	—	F.	—	—	1	22	—

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 24-1918.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° novembre 1917) aggiungere nella sede opportuna:

Cavalcatore	F S S	Unico

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della rete dello Stato, ecc., che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) a pag. 44, fra i nomi di Causo e Cefalù, inserire:

Cavalcatore	2	3	2

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pag. 67, fra i nomi di Causo e Cefalù, inserire:

Cavalcatore (1)	Roccapalumba Alia	{ 174 11 *	{ 181 11 *

Ordine di servizio N. 25. (S.).

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Bivio Filaga-Prizzi della linea a scartamento ridotto Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano.

Il giorno 16 marzo 1918 si aprirà all'esercizio il tronco di ferrovia Bivio Filaga-Prizzi della linea in costruzione Bivio Filaga-Prizzi Palazzo Adriano, e sarà provvisoriamente esercitato dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato, venendo compreso nella rete delle Ferrovie secondarie (Gruppo Sicilia).

I. — *Descrizione del nuovo tronco.*

Il tronco Bivio Filaga-Prizzi si innesta nella stazione di Bivio Filaga della linea Lercara-Bivona-Bivio Greci, di cui è già in esercizio il tronco Lercara Bassa-Bivio Filaga; e termina alla stazione di Prizzi.

È a scartamento ridotto della larghezza di m. 0.95.

La sua lunghezza effettiva è di m. 4661.71 fra l'asse del fabbricato viaggiatori di Bivio Filaga, al quale si riferiscono le progressive indicate nel presente Ordine di servizio, e l'asse del fabbricato viaggiatori di Prizzi; la sua lunghezza totale, compresi cioè m. 256.68 oltre l'asse di quest'ultima stazione, risulta quindi di metri 4718.39.

La massima pendenza raggiunge il 25 per mille, ed il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Il piazzale della stazione di Prizzi è in orizzontale.

Vi sono n. 23 opere d'arte, le più importanti delle quali sono: un ponticello-sottopassaggio di luce m. 8.00 al km. 2+415.44, un viadotto sulla Sella S. Barbara al km. 3+747.60 a 11 luci di m. 10 ciascuna, e un cavalcavia a tre luci al km. 4+544.62. Tutte le altre opere d'arte sono a una luce sola, variabile da m. 0.60 a m. 2.50.

Nel tronco si hanno n. 3 case cantoniere doppie ed una garetta.

Vi sono n. 3 passaggi a livello, di cui uno aperto munito di

tabella di avviso, e n. 2 chiusi con sbarre manovrabili, muniti di tabelle di avviso e custoditi dal personale della linea, ai chilometri 0 + 203.79 e chilometri 4 + 045.40.

Circuito telefonico allacciante la stazione di Prizzi con tutte le stazioni e fermate del tronco Lercara Bassa-Bivio Filaga.

II. — *Descrizione delle stazioni.*

Stazione di Prizzi-Stazione con fabbricato viaggiatori al chilometro 4 + 661.71 a destra venendo da Bivio Filaga.

Binari di corsa: due, compresi tra le progressive km. 4 + 551.69 e km. 4 + 846.39 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi; quello di prima linea della lunghezza utile di m. 217 e quello di seconda linea della lunghezza utile di m. 236.

Binari merci: due, uno in servizio del piano caricatore e del magazzino merci, allacciato in ambo i sensi al primo binario di corsa, della lunghezza utile di m. 58, terminante con asta di manovra della lunghezza di m. 48; l'altro per carico e scarico diretto, allacciato al precedente, della lunghezza utile di m. 80.

Piano caricatore scoperto con carico di fianco della lunghezza utile di metri 14.00, e magazzino merci con fronte di carico lunga metri 12.60.

Rifornitore in cemento armato, della capacità di mc. 25 dentro la stazione.

Palo indicatore a destra a metri duecento dallo scambio d'ingresso.

III. — *Dipendenza.*

All'esercizio del tronco provvede l'ing. capo di Esercizio residente a Palermo, con le norme stabilite dall'Ordine di servizio numero 175-1911, e dall'Ordine generale n. 3-1915.

Per il servizio sanitario il tronco dipenderà dall'Ufficio Sanitario Compartimentale di Palermo.

Per le forniture dei Magazzini il tronco apparterrà al gruppo 20° (Ferrovie secondarie Gruppo Sicilia) della circoscrizione dei magazzini di approvvigionamento di cui all'Ordine di servizio numero 392-1914.

IV. — *Esercizio.*

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui agli ordini di servizio n. 323-1915 e n. 19-1916.

V. — *Servizi ai quali sono abilitate le stazioni.*

Le stazioni di Prizzi è abilitata a tutti i servizi.

I trasporti tanto in servizio locale quanto da oltre e per oltre Lercara Bassa, saranno effettuati in base alle norme di cui l'allegato *C* all'Ordine di servizio n. 249-1912 ed a quelle contenute negli ordini di servizio n. 189-1913, 120, 149, 195-1916, n. 3, 48, 103, 120, 154, 156-1917.

VI. — *Distanze chilometriche - Pubblicazioni.*

La distanza chilometrica tassabile relativa al percorso Bivio Filaga-Prizzi si rileva dalla tabella polimetrica di cui all'allegato al presente Ordine di servizio.

Nell'allegato al presente Ordine di servizio sono inoltre riportate le aggiunte che devono essere introdotte: nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915), nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° novembre 1917, nel fascicolo « Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo » (edizione 1° maggio 1915) e nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916).

La stazione di Prizzi sarà fornita dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze dei prontuari delle distanze.

Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni, degli stampati ecc. occorrenti.

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre Lercara Bassa sono quelle indicate qui

appresso, é formate sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus vigente sulle ferrovie ex sicule col ribasso del 25 per cento.

Da Lercara	bassa	a	Lercara alta	1ª classe	1.15	3ª classe	0.50
»	»	»	» S. Luca	»	2.25	»	0.95
»	»	»	» Depupo Castronovo	»	2.50	»	1.—
»	»	»	» Bivio Filaga	»	4.—	»	1.60
»	»	»	» Prizzi	»	4.65	» (1)	1.90

Queste quote comprendono l'aumento del 50 % e 30 % di cui il decreto Luogotenenziale del 26 novembre 1917, n. 1920 (o. s. numero 154-1917).

I documenti di trasporto da presentarsi per le spedizioni in servizio locale del tronco, e da e per oltre Lercara bassa sono quelli in uso nella rete principale.

VII. — *Contabilità delle stazioni.*

Valgono le norme in vigore sulla rete principale emanate con gli ordini di servizio n. 160-1909 e n. 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913 con la Circolare n. 66-1913 e con quelli indicati al precedente punto V del presente Ordine di servizio.

I prodotti relativi al nuovo tronco saranno versati con unica distinta mod. R. 99 insieme a quelli della rete principale.

La stazione di Prizzi dovrà compilare pei trasporti destinati oltre la stazione di Lercara bassa sulla linea a scartamento normale separati riassunti delle spedizioni a G. V. ed a P. V., e così pure separati riassunti arrivi per le provenienze dalla linea a scartamento normale oltre Lercara bassa.

La stazione di Prizzi effettuerà il versamento alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni due giorni e verrà iscritta nell'elenco annesso all'Ordine di servizio n. 184-1913 con l'indicazione della periodicità di cui alla lettera *B*.

(1) **Il prezzo della 3ª classe per la corrispondenza Lercara Bassa-Prizzi, esposto in L. 1.90, modifica quello di L. 1.85 indicato nell'allegato all'ordine di servizio n. 154-1917.**

VIII. — *Orari e composizione dei treni.*

Sul tronco Lercara Bassa-Bivio Filaga-Prizzi, in dipendenza dell'attuale stato di guerra, sarà giornalmente attivata una sola coppia di treni viaggiatori in prosecuzione di quella ora esistente sulla linea Lercara Bassa-Bivio Filaga, la quale è in coincidenza alla stazione di Lercara Bassa coi treni più utili della rete principale.

I treni saranno composti di carrozze aventi posti di 1ª e 3ª classe soltanto.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto e sono illuminati a luce elettrica.

I carri da merce hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

IX. — *Carte di libera circolazione*

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono il tronco Lercara Bassa-Bivio Filaga, dovranno per l'anno in corso ritenersi valevoli anche per il tratto Bivio Filaga-Prizzi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 25–1918.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della **rete dello Stato » (edizione giugno 1914)**:

— a pag. 32 modificare la nota (*e*) a piè della pagina stessa come appresso:

« (*e*) Stazione di transito colle linee complementari a scartamento ridotto Lercara-Bivona-Cianciana-Bivio Greci e Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano »;

— nella carta delle ferrovie dello Stato e nell'indice grafico tracciare il nuovo tronco « Bivio Filaga-Prizzi »;

— a pag. 103 modificare la nota (2) a piè della tabella « (125) Porto Empedocle-Palermo » come appresso:

« (2) Punto di diramazione per le linee complementari a scartamento ridotto Lercara-Bivona-Cianciana-Bivio Greci e Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano »;

— a pag. 104 aggiungere la seguente tabella:

(*139*) BIVIO FILAGA-PRIZZI-PALAZZO ADRIANO.

Bivio Filaga					
5	**Prizzi**				

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915):

— a pag. 3 alle linee complementari sicule a scartamento ridotto aggiungere la linea « Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano » con l'indicazione della pag. 28;

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 25-1918.*

— a pag. 15 fra i nomi di Presicce Acquarica e Prospiano inserire il nome di « Prizzi » colla indicazione della pag. 28;

— a pag. 28 alle linee complementari sicule aggiungere « Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano » e dopo il nome della stazione di Porto Palo aggiungere:

Prizzi	Bivio-Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano	—	—	—	84	—	—			G.	A.	P.	V.B.	—	—	F.	—	—	—	—	—

Nella « Prefazione generale dell'Orario generale di servizio » (edizione 1° novembre 1917) aggiungere nella sede opportuna:

Prizzi	F S S	Unico

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della rete dello Stato, ecc., che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) a pag. 46 dopo il nome della stazione di Priolo Melilli aggiungere:

Prizzi	3	3	2

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pag. 71 dopo il nome della stazione di Priolo Melilli aggiungere:

Prizzi (1)	—	78 34 *	85 34 *

Circolare N. 19. (M. A. C.).

Calzatoie speciali per assicurare il carico dei fusti.

(Vedi ordine di servizio n. 151-1912 e circolari n. 53-1912 e n. 2-1914).

Bollettino di garanzia per mancata assicurazione dei fusti a mezzo delle calzatoie speciali.

Le calzatoie speciali per assicurare il carico dei fusti che le stazioni di deposito, a norma di quanto dispone la circolare numero 53-1912, sono autorizzate a cedere al pubblico, dovranno d'ora innanzi essere vendute al prezzo di *L. 0.50* (centesimi cinquanta) *cadauna.*

Con l'occasione si richiamano tutte le stazioni alla esatta osservanza delle disposizioni contenute nell'ordine di servizio n. 151-1912 e nelle circolari 53-1912 e 2-1914 e si invitano gli incaricati dei Circoli di ripartizione ed i controllori del materiale ad eseguire frequenti verifiche nelle stazioni per assicurarsi del regolare andamento della gestione, accertare l'esistenza e la conservazione delle scorte e rilevare eventuali sperperi di calzatoie.

Nei casi in cui il carico spetta alle parti e queste non provvedono ad assicurare i fusti con le calzatoie speciali fornite dalla nostra Amministrazione, le stazioni dovranno far rilasciare, dagli speditori apposita dichiarazione di garanzia per i danni che possono derivare dall'uso di altre calzatoie ordinarie.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 20, 21, 22 *ed ai controllori del materiale.*

Circolare N. 20. (A.).

Varianti alla circoscrizione dei Magazzini e dei Riparti d' ispezione.

(Vedi circolore n. 14-1918).

L'appendice comprendente le varianti alla circoscrizione dei Magazzini andrà in vigore il 15 marzo 1918, e verrà distribuita dal Magazzino economato di Roma.

A modificazione poi dell'ordine di servizio n. 244-1915, con decorrenza 1° marzo 1918, il 10° Reparto d'ispezione, con sede a Livorno, viene soppresso.

Le località che dipendono dal Reparto stesso restano pertanto assegnate rispettivamente come qui appresso è indicato:

Al 9° Reparto Pisa: Agenzia di Livorno e Depositi combustibili di Livorno C., di Livorno S. Marco e di Grosseto nonchè i Depositi combustibili aggregati di Campiglia, Cecina e Volterra.

All' 11° Reparto Firenze: Magazzino di Siena e Deposito combustibili di Siena e di Empoli, nonchè il Deposito combustibili di Asciano.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Ferrovie - Passaggi a livello privati - Soppressione servizio di vigilanza - Consegna delle chiavi all'utente - Suo rifiuto di riceverle - Chiusura dei passaggi - Domanda d'indennizzo - Improponibilità.

L'Amministrazione ferroviaria, imponendo condizioni e modalità per l'uso dei passaggi a livello privati, esercita un potere discrezionale nella sfera di attività dalla legge assegnatale, diguisachè i relativi provvedimenti non possono produrre una lesione di diritto risarcibile.

Il rifiuto dell'utente di assoggettarsi a tali condizioni (nel caso di sostituzione al sistema di vigilanza diretta del passaggio quello della consegna delle chiavi all'interessato sotto la propria responsabilità) costituisce l'Amministrazione in diritto ad impedire il transito « auctoritate propria » *senza dover ricorrere all'Autorità giudiziaria e tale provvedimento è insindacabile in sede giurisdizionale* (1).

CASSAZIONE DI ROMA, Sezioni Unite — Sentenza 19 febbraio 1918 (*Pres.* Mortara; *Rel.* Marmo; *P. M.* De Feo, *c. c.*) — Barracco contro FF. Stato.

Considera che essendo stata impugnata la sentenza per violazione, fra l'altro, del disposto degli articoli 3, 4 e 5 della legge pel contenzioso amministrativo che involgono la questione della competenza giudiziaria, è evidente la competenza delle Sezioni Unite.

(1) Ved. sentenza denunziata della Corte di Catanzaro nel Boll. 1916-IV-165; ved. anche sentenza Cassazione Roma in causa Romano nel Boll. 1917-IV-247,

E che sia competente l'autorità giudiziaria a decidere la presente controversia, non vi ha dubbio, giacchè il Barracco ha spiegato un'azione di rivalsa di danni pel fatto commesso dall'Amministrazione delle ferrovie, avendo chiusi i passaggi a livello che davano comunicazione ai suoi fondi, intersecati dalla strada ferrata.

Trattandosi, adunque, di una azione di responsabilità occorre vedere se il fatto dell'Amministrazione suddetta abbia leso un diritto subbiettivo del Barracco.

Senza l'esistenza di questo diritto non è concepibile un'azione di responsabilità innanzi all'autorità giudiziaria.

Ora è principio che per aversi un diritto subbiettivo, è necessità che l'interesse, fondamento di ogni diritto, sia tutelato da una norma obbiettiva ed, ove questa manchi, si ha un semplice interesse, che, se leso, non può dar luogo ad una azione di responsabilità innanzi al giudice comune.

Richiamati questi principii inconcussi è mestieri vedere se quello che il Barracco mette a fondamento della sua azione costituisca un diritto subbiettivo.

Non occorre dilungarsi per la risposta negativa.

Per fermo, come rilevasi dal fatto esposto, nel costruire la ferrovia Metaponto-Reggio, fu provveduto, mercè passaggi a livello, alla comunicazione dei propri fondi, che venivano intersecati dalla strada ferrata, e tali passaggi sono stati tenuti sotto la sorveglianza e custodia dell'Amministrazione ferroviaria.

Ora questa ha chiuso i cancelli perchè il Barracco non ha voluto, giusta gli inviti fattigli, ritirare le chiavi, e tenere sotto sua responsabilità la sorveglianza e custodia dei detti passaggi a livello.

Da ciò si desume chiaramente che la «*causa petendi*» la ragione nel domandare la rivalsa sta nella chiusura dei cancelli contro il supposto diritto del Barracco di averli aperti e sotto la vigilanza e custodia dell'Amministrazione.

A questo si riduce tutto il raziocinio del Barracco, ed occorre perciò vedere se la pretesa abbia veramente tutela nella legge.

Il Barrcco trova la norma tutelatrice della sua pretesa principalmente nell'art. 229 della legge sui lavori pubblici.

Ma quello fa obbligo al costruttore di stabilire le comunicazioni fra le proprietà intersecate, non già all'esercente la ferrovia di mantenere sotto la sua sorveglianza e custodia le comunicazioni stabilite dal costruttore e che riguardano il privato interesse.

Un argomento contrario alla pretesa del Barracco si ricava dal successivo art. 230, che fa obbligo a colui che ha l'onere della manutenzione della ferrovia, di mantenere le opere d'arte che servono per la comunicazione, tanto di pubblica che di privata pertinenza. Per queste opere d'arte l'esercente la ferrovia ha l'obbligo della manutenzione che implica sorveglianza e custodia, e con ciò viene escluso l'obbligo di mantenere i passaggi a livello che dànno comunicazione ai fondi privati intersecati. Se questo la legge avesse voluto l'avrebbe detto come per le opere d'arte.

Nè tale norma, protettiva della pretesa del Barracco può desumersi da tutti gli altri articoli della legge sui lavori pubblici richiamati nel motivo del ricorso, e basta leggerli, per escludere che da essi possa ricavarsi l'obbligo dell'esercente la ferrovia di tenere sotto la sua sorveglianza e custodia i passaggi a livello di cui trattasi.

Non solamente non esiste una norma obbiettiva che tuteli la pretesa del Barracco, ma vi è una disposizione che invece gli fa obbligo di tener le chiavi dei cancelli dei passaggi a livello, che dànno comunicazioni ai suoi fondi intersecati. Tale disposizione è contenuta nel comma 4° dell'art. 10 della legge 30 giugno 1906, n. 272. « I passaggi a livello (esso detta) *possono* essere muniti di « chiusura con chiave, da tenersi in consegna, dall'utente, sotto la sua responsabilità ». Ora essendo nella specie i passaggi a livello muniti di chiusura con chiave, la conseguenza è chiara, che la chiave deve essere tenuta dall'utente; e col tenere la chiave è obbligato alla sorveglianza e custodia.

E se l'utente si rifiuta, ha diritto l'Amministrazione di chiudere i passaggi nel pubblico interesse, e così operando non lede alcun diritto subbiettivo del privato.

Se adunque manca da un lato il diritto subbiettivo leso, ed esiste dall'altro la facoltà dell'Amministrazione delle ferrovie di chiudere i passaggi nel pubblico interesse, quando l'utente non voglia ricevere le chiavi ed assumere la responsabilità della sorve-

glianza e custodia dei passaggi, non può parlarsi di azione di responsabilità.

E il fatto dell'Amministrazione, oltre a non ledere alcun diritto subbiettivo del Barracco (il che basterebbe per escludere qualsiasi responsabilità) è perfettamente legittimo.

È risaputo che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dopo la legge del 23 aprile 1905 sia un ente autonomo di diritto pubblico a cui è demandato nel pubblico interesse tutto ciò che occorre allo esercizio ed alla polizia delle strade ferrate. Da ciò consegue che imponendo l'Amministrazione talune modalità per l'uso dei passaggi a livello privati, nello interesse pubblico, esercita un potere discrezionale, che si svolge nella sfera d'attività che la legge le ha assegnata ed è diretto ad assicurare l'osservanza delle norme di polizia ferroviaria, dettate nel pubblico interesse onde non può essère passibile di una azione di danni.

Applicando questo principio nella specie si ha chè l'Amministrazione invitò il Barracco ad uniformarsi alla condizione di legge per poter usare dei suoi privati passaggi a livello ed il Barracco si rifiutò.

In presenza a questo rifiuto l'Amministrazione spiegò il suo legittimo potere di polizia ferroviaria col far chiudere i passaggi. Dappoichè è norma di detta polizia stradale che il transito attraverso le strade ferrate, va fatto sotto l'osservanza delle condizioni e modalità che la legge prescrive. E quando queste condizioni non vogliono osservarsi dall'utente, l'Amministrazione ha diritto di impedire il transito *auctoritate propria* senza dover ricorrere alla autorità giudiziaria in via penale, elevando contravvenzione.

E l'atto dell'Amministrazione non è giudicabile dall'autorità giudiziaria.

Guardata adunque la controversia sia sotto l'aspetto del diritto subbiettivo e sia sotto l'aspetto dell'operato dell' Amministrazione, la Corte di merito giudicò in conformità del diritto e largamente motivò la sua decisione. Va di conseguenza rigettato il ricorso.

Appalto di opere pubbliche - Difficoltà di esecuzione - Invariabilità dei prezzi.

Risponde alla natura del contratto di appalto l'accollo all'imprenditore del rischio per i maggiori oneri derivanti da elementi e contingenze di fatto accidentali che non toccano la sostanza dell'opera appaltata.

Nell'assunzione di tale rischio consiste il carattere aleatorio dell'appalto dei pubblici servizi, per cui i prezzi pattuiti rimangono invariabili di fronte alla eventualità di variazioni anche notevoli nei vari fattori dell'opera, verificatisi nello svolgimento del lavoro.

La distinzione tra aggravamento previsto e aggravamento imprevisto non ha ragion d'essere in una stipulazione nella quale come nel contratto di appalto di pubblici lavori, il motivo determinante per il creditore della prestazione è di esonerarsi dal periodo dell'imprevisto per accollarlo al debitore.

CASSAZIONE ROMA — Sent. 23 febbraio 1918 (*Pres.* Persico; *Est.* Biscaro; *P. M.* Nonis c. c.). — Ferrovie Stato contro Impresa Carlo Pozzi.

DIRITTO.

La Corte d'appello pone come premessa al proprio ragionamento non ricorrere, secondo la ipotesi della impresa attrice, quell'errore sulla sostanza della cosa dedotta in contratto che per l'art. 1110 del Cod. Civ. vizia il consenso e produce la nullità della stipulazione. Così argomenta dal fatto che i maggiori oneri che l'impresa assume di aver incontrato nei lavori di perforazione della galleria, non toccano la sostanza dell'opera, la quale è rimasta immutata nei diversi suoi aspetti di lunghezza, larghezza e profondità nè pure toccano la natura della cosa formante oggetto del lavoro dell'appaltatore. Tali oneri si rappresentano come

ostacoli e difficoltà al compimento dell'opera, che non solo non erano stati preveduti e non si potevano prevedere al momento del contratto, ma dal complesso delle sue clausole era da escludere fossero per insorgere; essi avrebbero reso necessario l'impiego di mezzi di gran lunga superiori a quelli prestabiliti in guisa da aumentare notevolmente le spese della Impresa a vantaggio della committente Amministrazione delle ferrovie. La sentenza pone come principio che, quando questo evento si verifica nella esecuzione d'un contratto di appalto, è giusto fissare nuovi prezzi od attribuire all'appaltatore, il quale abbia con proprio sacrificio eseguita l'opera, un congruo compenso; si richiama ai criteri di equità, alle norme generali sulla interpretazione dei contratti e alla buona fede con cui i contratti devono essere eseguiti.

Dal suo canto l'Amministrazione delle ferrovie aveva posto in evidenza il carattere aleatorio del contratto d'appalto a misura di opere pubbliche, in cui i prezzi unitari sono dichiarati fissi ed invariabili e costituiscono altrettanti «forfaits», che non possono essere alterati per ogni unità di misura cui si riferiscono, nè impugnati mediante ricorso all'analisi dei fattori dei quali sono la risultante, essendo, per espressa norma legislativa, ogni capitolato redatto in modo da doversi nella esecuzione astrarre completamente dalle analisi e dai coefficienti complementari che hanno loro servito di base (articolo 323 della legge sulle Opere pubbliche 20 marzo 1865, n. 2245); aveva invocato contro la proponibilità di domande di sopraprezzi o compensi extra-contrattuali per i maggiori oneri dalla Impresa incontrati in conseguenza della natura e compattezza della roccia del sottosuolo della galleria, non preveduta nè prevedibile al momento della stipulazione, le norme dell'art. 12 del capitolato speciale 82 e 88 del Capitolato generale tecnico d'appalto allegati al contratto come parte integrante, che esplicando i principii informatori degli appalti delle opere pubbilche e in particolare delle costruzioni ferroviarie, dispongono (art. 12): « il prezzo stabilito nell'elenco per lo scavo della gal-
« leria... comprende oltre a tutti gli altri obblighi specificati nel
« detto elenco e nei capitoli, anche ogni e qualunque spesa per dare
« la galleria completamente perforata e quindi tutte le spese pei
« relativi impianti meccanici e loro funzionamento... e in una pa-
« rola per tutto quanto occorra alla esecuzione piena e completa

« dei lavori... qualunque sia la importanza delle suddette modi-
« ficazioni (ai sistemi e impianti di perforazione) ed anche pel
« fatto del cambiamento totale del sistema di perforazione e degli
« impianti l'appaltatore non potrà avere diritto a reclamare in-
« dennità o maggiori compensi oltre il prezzo stabilito in tariffa
« per gli scavi in galleria » (art. 82) « le difficoltà di qualunque
« genere, per quanto straordinarie o imprevedibili che si incon-
« trassero nella esecuzione della galleria, per durezza od instabi-
« lità delle materie ,nonchè per lo impiego di mezzi eccezionali
« che venissero applicati per superarlo, non potranno mai dar
« luogo a corresponsione di indennizzi od aumento di prezzi »
(art. 88) « col prezzo stabilito per lo scavo in galleria l'appaltatore
« si intende compensato per lo scavo stesso, qualunque sia la na-
« tura delle materie scavate », aveva inoltre fatto richiamo alla
dichiarazione resa per iscritto dall'Impresa prima di offrire il ri-
basso, di aver preso conoscenza delle condizioni dei luoghi e delle
cose.

A queste argomentazioni la sentenza risponde: che l'invaria-
bilità dei prezzi non può essere mantenuta quando le condizioni
di fatto, in base alle quali sono stati calcolati i prezzi unitari,
mutano notevolmente per circostanze imprevedute ed impreve-
dibili, rimaste fuori della intenzione dei contraenti; perchè tener
fermi prezzi manifestatisi del tutto irrimuneratívi si risolverebbe
in un'indebita locupletazione di un contraente a danno dell'altro;
che l'alea, sebbene sia uno degli elementi del contratto d'appalto,
non ne costituisce l'elemento sostanziale, perchè le parti vi addi-
vengono a ragion veduta dopo accurati studi ed analisi, onde è a
ritenersi che, qualora avessero preveduto la diversa condizione
delle cose manifestatasi di poi, avrebbero stipulato patti diversi;
che le mentovate disposizioni di legge dei capitolati obbligano in
relazione a previsioni o presunzioni ordinarie, non a fatti ed osta-
coli straordinari, impreveduti e imprevedibili, ed in ispecie quanto
alla durezza del materiale escavando contemplano bensì il caso
dell'incontro di tratte transitorie di durezza eccessiva, ma non
quello di masse di grande estensione; che infine la dichiarazione
della Impresa di essersi resa conto dello stato delle cose sarebbe
irrilevante qualora fosse dimostrato che fu l'effetto di errore giu-

stificato dalla difficoltà di rilevare dall'esterno la latente continuità della roccia.

Nella motivazione così riassunta si scorge un fluttuare di concetti confusi e contraditttori che non permettono di concretare la norma giuridica alla quale mettono capo.

È noto che l'appalto delle opere pubbliche come dei pubblici servizi ha sostituito l'esercizio diretto e la costruzione in economia per parte delle Amministrazioni dello Stato e degli altri enti di diritto pubblico, in vista della maggiore convenienza, da un lato, di stimolare la speculazione privata che riesce a conseguire il maggior risultato con la minore spesa e dall'altro, di liberare le pubbliche amministrazioni dalle ingrate sorprese cui possono trovarsi esposte con l'esercizio diretto o con la costruzione in economia. Ma questo secondo scopo non sarebbe raggiunto se il principio della invariabilità dei prezzi dovesse piegare all'interesse dell'appaltatore, posto in grado di sfruttarne i vantaggi qualora il servizio o il lavoro, all'atto pratico, sia per presentare minori oneri e difficoltà di quelle calcolate nella determinazione dei prezzi, e di respingerne le conseguenze a suo danno, reclamando la commisurazione dei compensi al costo effettivo dell'opera eseguita, nel caso che per difficoltà ed oneri incontrate durante la esecuzione, il prezzo si dimostri insufficiente a coprire la spesa. Che l'accollo all'appaltante del rischio per i maggiori oneri derivanti da elementi e contingenze di fatto accidentali che non toccano la sostanza dell'opera appaltata, risponda alla natura del contratto, lo si desume chiaramente dall'art. 1640 del Cod. Civ., Che sia preordinato all'intento di salvaguardare la stabilità dei bilanci delle pubbliche amministrazioni appare dagli ordinamenti sulla contabilità dello Stato e dei Comuni, e in particolare per i lavori di costruzione delle ferrovie dai relativi capitolati generali. Che sia in contrasto con la legge e coi principî generali di diritto è da escludere in presenza di norme precise del vigente diritto positivo che ammettono l'assunzione da parte del debitore di una prestazione del rischio del fortuito (art. 1298, 1620, 1621 e 1810 del Cod. Civ.).

Dicendo che i prezzi dell'appalto rimangono invariabili purchè nulla si verifichi per cui rimangano notevolmente alterate le condizioni di fatto in base alle quali sono stati calcolati i prezzi

unitari, la Corte d'appello ha in sostanza disconosciuto il carattere aleatorio dell'appalto dei pubblici servizi; che è dato appunto dalla invariabilità dei prezzi di fronte all'evento di variazioni anche notevoli nei vari fattori dell'opera.

La distinzione fra aggravamento previsto e aggravamento imprevisto non ha ragione d'essere in una stipulazione nella quale il motivo determinante per il creditore della prestazione è di esonerarsi dal pericolo dell'imprevisto per accollarlo al debitore. Neppure vale distinguere fra caso ed onere imprevisto e caso ed onere imprevedibile, quando è della natura di questo contratto che il « periculum » del caso sia appunto dell'appaltatore, e non si contesta, anzi la sentenza stessa riproduce le clausole del capitolato che pongono a carico della Impresa « le difficoltà di qualunque ge- « nere per quanto straordinarie e dimprevedute » che fossero per incontrarsi nella esecuzione del lavoro. Nella generalità della locuzione esprimente la assunzione del « periculum » la pratica del diritto comune, che la Corte d'appello ha malamente invocato, abbandonata la nota teorica di Bartolo, il quale escludeva, in difetto di espressa pattuizione, dal « periculum » il « casus insolitus », ammetteva che entrasse nel campo del « periculum » pure l'imprevidibile e l'inconsueto, partendo dalla presunzione che le parti, se fossero state in tempo interrogate sopra un simile caso, indi avveratosi, vi si sarebbero sottoposte « cogitantes et credentes talem casum non venturum ». Ma quando è della natura del contratto che « il periculum » stia interamente a carico del debitore della prestazione, allora non vi è bisogno di ricorrere alle presunzioni ammesse dal diritto comune. In difetto di una clausola speciale espressa, limitante in modo determinato il rischio del debitore, la invariabilità del correspettivo deve essere tenuta ferma, qualunque possa essere la causa della maggiore onerosità della prestazione.

La Corte d'appello ha bensì tentata un'interpretazione dell'articolo 82 del capitolato generale tecnico, in quanto considera il caso di ostacoli straordinari ed imprevedibili per la durezza o la instabilità delle materie escavande, e della necessità di impiegare mezzi eccezionali per superarli; ma l'affermazione in cui si riassume questo punto della sentenza, che cioè ivi manifestamente si prevede la ipotesi di tratte speciali transitorie e non di una considerevole persistenza di massa rocciosa senza soluzione di conti-

nuità, non racchiude gli elementi di un serio ragionamento che possa qualificarsi come motivo in fatto, sfuggente al sindacato della Corte di Cassazione. Non è con la semplice alterazione del testo di una clausola contrattuale che si può pretendere di introdurre una limitazione nella sua efficienza in contrasto con tutta la economia della stipulazione, coordinata alla norma dell'art. 323 della legge sulle opere pubbliche, che sanziona la invariabilità dei prezzi dei lavori concessi dallo Stato in appalto. La erroneità della concezione che i giudici del merito hanno mostrato d'essersi forformata sul contratto di appalto a misura di opere pubbliche, appare manifesta dalla compensazione che essi hanno creduto potersi istituire fra il danno emergente a carico dell'appaltatore per effetto di oneri eccedenti le normali previsioni circa la durezza della roccia della galleria, e il vantaggio che può avere ritratto dalla minore spesa occorsa per l'escavazione di altri tratti della stessa galleria al di sotto delle medesime previsioni; come se la determinazione dei prezzi del « forfait » fosse destinata a fungere da semplice preventivo e che ad opera compiuta si dovesse procedere alla revisione dei prezzi in rapporto alla spesa effettivamente sostenuta.

P. Q. M. La Corte di Cassazione accolto il ricorso dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato contro la sentenza 13 aprile 1917 della Corte d'appello di Roma, cassa la sentenza medesima e rinvia la causa per un nuovo esame alla Corte d'appello di Bologna, la quale pronuncierà anche sulle spese di questo grado.

Errata-corrige

Bollettino ufficiale n. 7, 11 febbraio 1918, pag. 55.

Appendice n. 1 all'ordine generale n. 18-1912: Ordinamento del Servizio Trazione.

Indicare: Appendice n. 2, perchè quella n. 1 trovasi già a pag. 339 del Bollettino ufficiale n. 24-1913, quale appendice n. 1 agli ordini generali n. 18 e 20-1912.

Bollettino ufficiale n. 51, 20 dicembre 1917, pag. 673.

Appendice n. 8 all'ordine generale n. 28-1912: Modificazione alla circoscrizione delle Sezioni dei lavori di Roma Nord, Roma Sud e Roma Est.

Indicare: Appendice n. 9, perchè quella n. 8 è stampata a pag. 183 del Bollettino ufficiale n. 16-19 aprile 1917.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XI – N. 11 **14 MARZO 1918**

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, marzo 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

LEGGE 17 *febbraio* 1918, *n.* 177, *concernente la conversione del decreto Luogotenenziale* 12 *settembre* 1915, *n.* 1441, *che autorizzava a derogare temporaneamente al repertorio doganale nei rispetti dell' importazione di traversine da parte delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto Luogotenenziale 12 settembre 1915, n. 1441, che ha autorizzata la deroga temporanea alle disposizioni del repertorio doganale nell'importazione di traversine da parte delle ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 17 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

MEDA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 6 marzo 1918, n. 55.

LEGGE 17 *febbraio* 1918, *n.* 242, *concernente la conversione dei Regi decreti, emanati dal* 1° *agosto* 1914 *al* 7 *febbraio* 1915, *circa il divieto di esportazione, il cabotaggio e il transito di alcune merci* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Sono convertiti in legge i RR. decreti del 1° agosto 1914, n. 758, del 6 agosto 1914, n. 790, del 28 ottobre 1914, n. 1186, del 13 novembre 1914, n. 1232, del 22 novembre 1914, n. 1278, del 27 dicembre 1914, n. 1415, del 31 gennaio 1915, n. 55 e del 7 febbraio 1915, n. 73.

Resta fermo, in quanto alle sanzioni penali, il disposto della legge 21 marzo 1915, n. 273 (titolo I) per le contravvenzioni elevate dal giorno dell'attuazione della legge medesima.

Art. 2.

È data facoltà al Governo del Re, finchè dura lo stato di guerra fra nazioni europee, di estendere ad altre merci il divieto di esportazione o di revocare in tutto o in parte i divieti esistenti.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 6 marzo 1918, n. 55.

Art. 3.

Con decreto Reale sarà pubblicato un testo unico delle disposizioni emanate con i RR. decreti di cui agli articoli 1 e 2 della presente legge.

Art. 4.

Il Governo del Re avrà facoltà di variare, per particolari esigenze locali dei traffici ed in via temporanea, i termini stabiliti dagli articoli 7 e 10 della legge doganale per la dichiarazione e lo sdoganamento delle merci in arrivo dal mare ed a fissare pene pecuniarie per i ritardi non giustificati.

Avrà pure facoltà di fissare, ove occorra, dei termini di durata pel deposito nei magazzini doganali o generali; nonchè di estendere i limiti delle zone di vigilanza del confine di terra e di mare e di non permettere che entro tali zone si stabiliscano depositi di merci di vietata esportazione.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 17 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

MEDA — SONNINO — SACCHI — ALFIERI —
DEL BONO — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di febbraio 1917, la somma di L. 90,000, di cui L. 30,000 sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana della Croce Rossa, previa detrazione di L. 750 che si sono versate al Comitato nazionale ferrovieri, per gli indumenti di lana ai soldati e L. 60,000 sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al febbraio 1918, la somma di L. 3,336.000.

Ordine generale N. 3. (S.).

Movimenti nel personale superiore.

Comm. ing. Celestino Fasolini, capo compartimento a Bari, destinato al Compartimento di Milano.

Comm. ing. Guido Pedrazzi, capo della Divisione Movimento di Torino, nominato capo compartimento, e destinato al Compartimento di Bari.

Comm. ing. Luigi Brero, capo compartimento a Genova, destinato al Compartimento di Torino in sostituzione del comm. ing. Edardo Doux, collocato a riposo.

Comm. ing. Enrico Porro, capo compartimento linee venete (Bologna) destinato al Compartimento di Genova.

Cav. uff. ing. GIUSEPPE BOSCHETTI, capo divisione al Servizio Lavori, nominato capo compartimento e destinato al Compartimento linee venete (Bologna).

Comm. ing. PIETRO ZACCHI, capo compartimento ad Ancona, destinato al Compartimento di Roma, in sostituzione del comm. ing. Nicolò Nicoli, nominato ispettore superiore.

Comm .ing. ERMANNO TALENTI, capo della Divisione Movimento a Roma, nominato capo compartimento e destinato al Compartimento di Ancona.

Comm. ERMANNO TARCHI, capo compartimento a Reggio Calabria, destinato al Compartimento di Firenze, in sostituzione del comm. ing. Dainello Dainelli collocato a riposo.

Cav. uff. ing. GIUSEPPE DOLAZZA, capo della Divisione Trazione a Torino, nominato capo compartimento e destinato al Compartimento di Reggio Calabria.

Cav. uff. ing. GABRIELE ARTINI, capo divisione al Servizio Lavori, nominato capo compartimento e destinato al Compartimento di Palermo, in sostituzione del comm. ing. Antonio Nico, collocato a riposo.

Ordine di servizio N. 26. (C. M.).

Provvedimenti temporanei ed eccezionali per aumentare la potenzialità di servizio dei transiti di Modane e Ventimiglia per lo scambio dei trasporti fra Francia ed Italia.

Allo scopo di soddisfare ai bisogni del servizio ferroviario fra l'Italia e la Francia per i transiti di Modane e Ventimiglia, si sono stabiliti, in seguito a disposizione dell'Intendenza Generale dell'Esercito (Direzione dei Trasporti), a sensi del R. D. 15 aprile 1915, n. 672, i seguenti provvedimenti, che avranno vigore dal

giorno 20 marzo 1918, in correlazione a provvedimenti analoghi che, per quanto le riguarda, saranno adottati dalle Amministrazioni francesi interessate.

PARTE PRIMA.

Servizio diretto italo-francese.

1. — I trasporti di merci dall'Italia alla Francia, e viceversa, attraverso i transiti di Modane e Ventimiglia, sono accettati soltanto se effettuati in servizio diretto, con lettera di vettura diretta.

2. — Rimangono vietate le rispedizioni, anche se non richiedono trasbordo, ai detti transiti di confine.

3. — Non è ammessa la domanda di sdoganamento a Modane, od a Ventimiglia, d'un trasporto diretto in Italia, ferma però restando nello speditore la facoltà di indicare per lo sdoganamento altra dogana italiana interna lungo il percorso normale del trasporto. Le eventuali domande di sdoganamento a Modane, od a Ventimiglia, erroneamente accettate sulle lettere di vettura, saranno ritenute nulle.

4. — È messa in attività, per il solo servizio italo-francese, la tariffa n. 78 a piccola velocità, la quale funzionerà come una tariffa eccezionale diretta del detto servizio internazionale e potrà unicamente valere, pel percorso italiano fino al confine, in quanto sarà accoppiata con la tariffa francese n. 31 a piccola velocità.

5. — La detta tariffa sarà applicabile, per ora, alle sole stazioni di Firenze, Genova, Milano, Roma e Torino, per le merci dirette a Paris-Bercy, o provenienti da tale località, per i rispettivi transiti di istradamento normale.

6. — Allo sdoganamento delle merci, tassate con la tariffa 78, tanto in uscita che in entrata, dovrà sempre essere proceduto nelle suddette stazioni, a cura dei mittenti o dei destinatari.

PARTE SECONDA.

Servizio doganale.

I. — *Transito di Modane.*

§ *A)* Esportazione dall'Italia per la Francia.

1. *Spedizioni a carro completo da località provviste di Dogana competente.* — In questo caso le stazioni non dovranno accettare i trasporti se i mittenti non abbiano già provveduto, a loro cura e spese, alle operazioni doganali di uscita. Le stazioni si assicureranno che siano stati apposti (qualora siano da applicarsi) i piombi doganali di controllo ai vagoni ed esigeranno la presentazione, assieme agli altri documenti, delle relative bollette di uscita.

Trattandosi di stabilimenti allacciati alla ferrovia, la detta operazione di uscita dovrà essere eseguita entro gli stabilimenti stessi.

In ambedue i casi il termine utile per la consegna della spedizione è aumentato di 24 ore.

2. *Spedizioni a carro completo da località non provviste di competente Dogana.* — Per queste spedizioni sarà lasciato in facoltà del mittente:

a) o di provvedere direttamente al compimento dell'operazione di sdoganamento facendo intervenire in stazione, o nel suo stabilimento, gli agenti della competente Dogana più vicina: in questi casi il termine utile per la consegna della spedizione è aumentato di 36 ore;

b) oppure di chiedere, sulla lettera di vettura, che all'operazione di uscita sia provveduto dalla Ferrovia presso una Dogana interna (che designerà) situata lungo l'itinerario da seguirsi dal trasporto, esclusa solo la Dogana di Torino per quelle spedizioni che sul loro itinerario normale trovano altra località con Dogana competente.

Per le spedizioni di filati, o tessuti, dovrà essere scelta una Dogana allacciata alla ferrovia, non essendo l'operazione di uscita eseguibile sui binari di stazione.

La stazione di partenza emetterà il foglio speciale di carico, mod. C^{H} 14, applicando ai carri ed ai documenti di trasporto le etichette mod. C^{H} 10 e C^{H} 13 (1), per meglio richiamare l'attenzione del personale dei treni sull'obbligo fattogli di trattenere il carro alla stazione in cui devesi eseguire lo sdoganamento.

Quest'ultima chiederà l'intervento degli agenti di Dogana in stazione, od introdurrà il carro in Dogana, se questa è allacciata alla ferrovia, e ad operazione ultimata si assicurerà che siano apposti (qualora siano da applicarsi) i piombi doganali di controllo al carro e graverà il trasporto delle spese di dogana, di commissione e facchinaggio doganale (2), delle eventuali tasse di sosta, di spinta e retrospinta, ecc., ed unirà ai documenti di trasporto la bolletta d'uscita rilasciata dalla Dogana;

c) qualora lo speditore non abbia provveduto in uno dei due modi indicati nei precedenti comma *a*) e *b*), l'operazione di uscita sarà effettuata a cura della Ferrovia, fino a nuovo avviso, presso la stazione di Modane, ed in seguito nella « *Nuova sezione di Dogana istituita presso i Magazzini generali allacciati alla stazione di Torino Dora* ».

Tanto presso la stazione di Modane che, dopo, presso quella di Torino Dora, la spedizione sarà assoggettata, pei titoli di: eventuale maggior percorso in relazione alla linea di provenienza, spinta e retrospinta, eventuale scarico e ricarico dei colli, commissione e facchinaggio doganale, alle seguenti tasse globali:

L. 0.50 per quintale indivisibile, per le *merci a G. V. e delle prime 5 classi della P. V.*, col minimo di L. 50 per carro;

L. 0.30 per quintale indivisibile, per le *merci delle ultime 3 classi della P. V.*, col minimo di L. 30 per carro;

L. 20 *per ogni veicolo*, col minimo di L. 30 per carro.

---

(1) Vegganei articoli 91 e 92 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie.

(2) Calcolate in base alle tariffe 2 o 4 (pag. 170 e 172 del citato regolamento).

A dette tasse saranno da aggiungersi:

le spese (fisse) per la ricondizionatura dei colli (1);
i diritti eventuali di sosta;
le somme pagate alla Dogana.

3. *Spedizioni a dettaglio.* — Lo sdoganamento per uscita delle spedizioni a dettaglio sarà eseguito a cura della Ferrovia fino a nuovo avviso presso la stazione di Modane, ed in seguito presso la suddetta sezione di Dogana di Torino Dora, verso applicazione delle stesse tasse globali (ad eccezione delle tasse minime per carro), spese di ricondizionatura dei colli e diritti di sosta, secondo è indicato al precedente comma *c*) del capoverso 2°.

4. *Spedizioni, tanto a vagone completo, che a dettaglio, da stazioni del tronco Torino-Bardonecchia, Torino esclusa, non provviste di competente Dogana.* — Per queste spedizioni, quando i mittenti non trovino più conveniente di provvedere a propria cura e spesa allo sdoganamento per uscita facendo intervenire sul luogo gli agenti della Dogana competente più vicina, nel qual caso vale quanto è stabilito al capoverso 2°, comma *a*), del presente paragrafo, verrà dalla ferrovia provveduto allo sdoganamento presso la Dogana di Modane, dietro applicazione delle tasse globali e delle altre tasse e spese come è indicato ai capoversi 2° e 3°.

Avvertenza generale. — Per assicurare il regolare corso dei trasporti di cui si tratta, le stazioni avvertiranno le Ditte che avessero concessioni di esportazione valide per le Dogane di frontiera e che dovessero compiere, o far compiere, dalla ferrovia la operazione doganale presso una Dogana interna, della necessità di comunicare al Ministero delle finanze il numero e la data della concessione ottenuta, affinchè il Ministero stesso possa dare gli ordini opportuni alla Dogana interna che provvederà alle operazioni di uscita.

§ *B*) Importazione o transito dalla Francia per l'Italia.

1. — L'operazione di sdoganamento per entrata delle merci destinate a stazioni del tronco Bardonecchia-Torino (esclusa To-

(1) Avvertenza 2ª a pag. 167 del detto regolarmento.

rino, e compresa Susa) sarà effettuata dall'Agenzia doganale ferroviaria a Modane.

2. — A Modane saranno pure dalla detta Agenzia sdoganate per entrata le merci esenti da dazio, ovunque destinate.

3. — Tutti gli altri trasporti saranno, dalla Agenzia stessa, inoltrati con bolletta cauzione su lista di carico alla stazione destinataria, se provvista di competente Dogana, od in caso contrario alla stazione presso la quale si dovrà eseguire lo sdoganamento (1).

4. — I trasporti diretti alle missioni e formazioni francesi ed inglesi in Italia ed i trasporti militari diretti all'esercito italiano, od a stabilimenti governativi italiani, dietro accordi passati col Ministero delle finanze saranno sdoganati a Modane, con un procedimento semplificato così da evitarne colà un eccessivo stazionamento.

II. — *Transito di Ventimiglia.*

§ *A'*) Esportazione dall'Italia per la Francia.

1. *Spedizioni a carro completo da località provviste di Dogana competente.* — Vale quanto è detto al capoverso 1° del paragrafo *A*.

2. *Spedizioni a carro completo da località non provviste di competente Dogana.* — Vale quanto è detto ai comma *a*) e *b*) del capoverso 2° del paragrafo *A*.

Qualora lo speditore non abbia provveduto in uno dei due modi indicati nei detti due comma *a*) e *b*), l'eseguimento della operazione di uscita sarà effettuato a cura della Agenzia ferroviaria a Ventimiglia. In tal caso, però, la spedizione sarà assoggettata, per i titoli di: eventuale scarico e ricarico dei colli, commissione e facchinaggio doganale, ecc., alle tasse indicate al capoverso 2°, comma *c*), del paragrafo *A*.

(1) Parag. 5 della parte 3ª al regolamento sopra citato.

3. *Spedizioni a dettaglio.* — Lo sdoganamento delle spedizioni a dettaglio sarà eseguito dalla Agenzia ferroviaria presso la Dogana di Ventimiglia, con applicazione delle stesse tasse e spese di cui al precedente capoverso 3° del paragrafo *A*.

4. **Avvertenza generale.** — Si intende qui riportata la stessa avvertenza generale esposta in calce al paragrafo *A*.

§ *B'*) Importazione e transito dalla Francia per l'Italia.

Vale quanto è detto ai capoversi 1°, 2°, 3° e 4° del paragrafo *B*, riflettente il transito di Modane, colla variante al capoverso 1° della indicazione delle stazioni del tronco Valle Crosia-S. Remo (esclusa S. Remo) e delle stazioni di Bevera ed Airole.

PARTE TERZA.

Contabilità.

Per tutto quanto riflette le operazioni e formalità doganali eseguite dalla nuova sezione di Dogana istituita presso i Magazzini generali allacciati alla stazione di Torino Dora, valgono le norme contabili per il servizio doganale prestato dalle ferrovie, in vigore dal 1° luglio 1909, pubblicato con l'Ordine di servizio n. 160-1909.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 15, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Ordine di servizio N. 27. (S.).

Limitazione di servizio nella stazione di Capo S. Marco.

(Vedi ordini di servizio n. 52 e 316-1914).

Con effetto dal giorno 20 marzo 1918 viene revocata l'abilitazione della stazione di Capo S. Marco della linea Castelvetrano-Menfi-Sciacca (ferrovie secondarie - Gruppo Sicilia), ai trasporti a piccola velocità a carro completo di pietra in conci per costruzione.

In conseguenza, nel volume « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) a pag. 28, di contro al nome di Capo S. Marco, nella colonna 14, si dovrà cancellare la lettera P e il richiamo (3) e a piè di pagina la corrispondente nota.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 21. (M.).

Compartimenti riservati.

(Vedi ordine di servizio n. 3 e circolare n. 15-1917 ed 80-1917).

In aumento alle disposizioni contenute nella Circolare, n. 80, pubblicata nel Bollettino Ufficiale n. 47-1917, si avverte che le LL. EE. i ministri e sottosegretari di Stato in carica potranno avere il mezzo compartimento riservato se lo chiedono o lo accettano; ma se domandano un compartimento bisogna assegnarlo loro *intero*, o interpellarli se sia loro sufficiente il mezzo compartimento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 9 febbraio 1918, n. 1290, del ministro della guerra, sono stati esclusi dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni i signori: Michelacci Giuseppe fu Domenico nato a Brozzi e domiciliato in Firenze, commerciante, e Romiti Lodovico di Onorato, nato a Prato e domiciliato in Firenze, commerciante.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

Circolare N. 1v. (S.).

Tessera speciale annonaria per il personale che si reca fuori residenza per servizio.

Il Commissariato generale per gli approvvigionamenti e consumi ha istituito, per l'approvvigionamento degli impiegati dello Stato che, per ragioni di servizio, si allontanano dalla propria residenza, una speciale tessera annonaria.

Si riportano qui sotto le norme sul funzionamento di tale tessera, emanate dallo stesso Commissariato generale, avvertendo che, a cura del Servizio Segretariato, sarà provveduto per la fornitura agli Uffici del numero occorrente di tessere.

MINISTERO DELL'INTERNO

COMMISSARIATO GENERALE

PER GLI APPROVVIGIONAMENTI E I CONSUMI

Norme relative al funzionamento della tessera annonaria speciale per i funzionari dello Stato comandati in servizio fuori residenza.

I. — Per l'approvvigionamento dei funzionari dello Stato, che per ragioni di servizio si allontanano dalla propria residenza, è istituita una speciale tessera annonaria da rilasciarsi dal capo dell'Ufficio centrale o provinciale o circondariale, ecc., dal quale i funzionari stessi immediatamente e direttamente dipendono.

II. — Tale tessera è di due tipi: permanente e temporanea.

III. — La tessera permanente si rilascia agli ispettori di qualsiasi grado e categoria, al personale viaggiante delle ferrovie dello Stato, al personale addetto alla manutenzione delle linee ferroviarie, telegrafiche e telefoniche ed in genere a tutti quei funzionari i quali, per le mansioni stesse cui ordinariamente at-

tendono, sono costretti ad allontanarsi frequentemente dalla residenza.

Essa è valida, senza limiti di tempo, in tutti i Comuni del Regno.

L'Ufficio che la rilascia deve, però, della emissione dar comunicazione al Sindaco del Comune nel quale risiede il titolare; e ciò perchè possa essere corrispondentemente ridotta l'assegnazione che, per i generi sottoposti a razionamento, fosse stata già attribuita alla famiglia del funzionario interessato.

IV. — La tessera temporanea deve rilasciarsi a quei funzionari cui venga conferito un incarico eventuale e temporaneo fuori residenza.

Essa è valida in tutti i Comuni del Regno, tranne in quello in cui il funzionario abitualmente risiede, e per il numero dei giorni che si presume sia necessario allo espletamento dell'incarico conferito.

V. — Alla tessera, sia permanente che temporanea, è annesso, e ne forma parte integrante, un fascicolo di tagliandi pel prelevamento dei seguenti generi: pane — pasta — riso — carne e zucchero.

Ogni tagliando corrisponde a mezza razione giornaliera normale, in modo che il titolare possa provvedersi di ciò che gli occorre per ciascuno dei due pasti giornalieri.

I tagliandi verranno muniti di data a cura dell'Ufficio che li rilascia.

La razione cui danno diritto i tagliandi è quella vigente per la popolazione stabile del Comune in cui essi vengono usati.

VI. — Al personale di basso servizio, ed in genere agli impiegati che possono assimilarsi agli operai, dovrà inoltre rilasciarsi un fascicolo di speciali tagliandi, pel prelevamento di due mezze razioni supplementari di pane al giorno, che saranno validi se ed in quanto dal Comune, in cui vengono usati, sia stata concessa una razione supplementare od una razione più alta di pane agli operai del luogo.

VII. — In regime di tesseramento, qualunque sia il sistema adottato (tessera proprimente detta — tessera o buono o libretto

di famiglia — elenchi di famiglia), l'uso delle tessere per gli impiegati dello Stato è regolato come appresso:

a) l'esercente non potrà fare somministrazione alcuna se non dietro esibizione della tessera e previo ritiro del corrispondente tagliando;

b) la somministrazione deve essere fatta nella quantità corrispondente alla razione cui si riferisce il tagliando ritirato;

c) nessuna somministrazione può aver luogo per tagliandi relativi a giorni trascorsi o non ancora iniziati;

d) i tagliandi ritirati debbono dall'esercente essere tenuti a disposizione della locale Amministrazione comunale per tutti quei controlli che questa credesse di esercitare.

VIII. — La tessera temporanea viene rilasciata nel giorno stesso in cui il titolare debba allontanarsi dalla propria residenza. Verrà restituita al di lui ritorno, unendola ai documenti ferroviari ed alle tabelle richieste per la liquidazione delle indennità di missione o di trasferta che per l'incarico espletato al funzionario stesso competono.

Non si farà luogo alla liquidazione di siffatte indennità se non fu restituita la tessera.

IX. — In base ai documenti ferroviari suaccennati dovrà essere controllato il numero dei tagliandi usufruiti, e quindi sarà provveduto all'annullamento della tessera e dei tagliandi eventualmente rimasti.

Le tessere annullate ed i corrispondenti tagliandi non usufruiti verranno conservati a cura del capo dell'Ufficio per ogni eventuale controllo.

X. — Qualora il titolare di una tessera permanente sia trasferito ad altro Ufficio, la tessera viene ritirata dall'Ufficio di nuova destinazione il quale provvede, se del caso, a rilasciarne un'altra in sua sostituzione, previa comunicazione all'Amministrazione comunale competente per tutti gli effetti di cui al n. III.

XI. — Qualsiasi abuso, di cui nel servirsi di dette tessere i funzionari si rendessero responsabili, sarà punito con le sanzioni disciplinari previste dai rispettivi regolamenti per l'inadempi-

mento dei propri doveri, senza pregiudizio delle pene che al riguardo sono sancite dal decreto Luogotenenziale 6 maggio 1917, n. 740.

XII. — Ogni Amministrazione provvederà a regolare la situazione delle tessere e dei fascicoli dei tagliandi dati in consegna ai singoli Uffici dipendenti.

Roma, 15 gennaio 1918.

Il Commissario Generale
CRESPI.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Tariffe e concessioni speciali - Parità di trattamento.

Nei trasporti di persone e di cose l'Amministrazione ha semplicemente l'obbligo di applicare parità di trattamento a parità di condizioni ed ha quindi il diritto di trattare in modo speciale i trasporti che rispondono a condizioni speciali.

L'autorità giudiziaria è incompetente a sindacare i criteri seguiti dall'Amministrazione nell'accordare tariffe e concessioni speciali.

CASSAZIONE TORINO — Sent. 19 dicembre 1917; 9 gennaio 1918. — (*Pres.* Giordani; *Rel.* Ciravegna; *P. M.* Margara, *c. c.*). — Ferrovie Stato *contro* Sogno Pietro.

FATTO.

Sogno Pietro, dichiarandosi abitante in Alessandria, aveva ottenuto dall'Amministrazione delle Ferrovie delle Stato un biglietto di abbonamento radiale di 3ª classe con centro ad Alessandria con la riduzione, a norma dell'art. 6 della tariffa approvata con R. D. 29 luglio 1909, n. 626 del 30 per cento. L'Amministrazione ferroviaria sostenne di poi che il Sogno si fosse indebitamente procurata questa riduzione, essendochè egli avesse la sua normale dimora non in Alessandria ma in Cassino e con citazione 18 ottobre 1910 lo convenne avanti il Pretore di questa ultima città per ottenerlo condannato al pagamento della differenza fra il costo normale del biglietto di abbonamento ed il prezzo effettivamente pagato, oltre alle relative sopratasse a norma dell'art. 10 della tariffa allegata alla legge del 27 aprile 1885. Oppose il Sogno che il citato art. 6 del R. D. 29 luglio 1909 concedendo l'abbuono a chi abbia dimora normale nella località da

cui si irradiano le linee, si debba legittimamente riferire al caso suo, essendochè egli, come dedusse a prova, ad Alessandria dimora per ragione degli interessi del suo commercio, anche se la casa e la famiglia sono a Cassino.

Il Pretore adito, con sua sentenza del 29 dicembre 1910, ritenne concludente questa prova e l'ammise.

Appellò l'Amministrazione ed il Sogno se ne valse per chiedere la sua immediata assolutoria per la ragione che il R. D. succitato era incostituzionale, perchè, si disse, viola il principio di uguaglianza di trattamento a cui tutti i cittadini in tema di pubblici servizi hanno diritto.

Il Tribunale, con la sua già indicata sentenza, accolse questa difesa, ed in riforma della sentenza appellata assolse il Sogno, condannando l'Amministrazione nelle spese dei due giudizi.

L'Amministrazione propose ricorso avanti questa Corte.

Omissis.

HA CONSIDERATO IN DIRITTO

È noto che già le tariffe allegate alla legge ferroviaria del 27 aprile 1885 avevano accordato un rimborso del 30 % sull'abbonamento allorchè l'itinerario percorrendo era formato da linee irradianti da un medesimo centro.

Dopo altre vicende legislative è intervenuto il R. D. 29 luglio 1909, che, prorogando l'applicazione di quella tariffa, poneva però per condizione che l'abbonato avesse nel centro la sua normale dimora.

Fu altra volta discusso se il decreto di cui trattasi fosse incostituzionale perchè non era stato previamente sentito il Consiglio Generale del traffico e la controversia, dopo varie fasi, ebbe la sua definitiva decisione con la sentenza delle Sezioni Unite di Roma (21 giugno 1916, causa Musso C. Ferrovie dello Stato) le quali proclamarono che il Decreto Reale avesse fatto opera non di rinnovazione ma di interpretazione, per la quale non fosse necessario il parere di quel Consesso.

Ora, in questa causa, questo Collegio non è più chiamato a riesaminare la detta questione sulla incostituzionalità formale

del decreto, ma a decidere se sussista la incostituzionalità sostanziale che il Tribunale di Alessandria ha creduto di affermare, perchè a suo avviso, l'aggiunta sopra riferita avrebbe violato il principio della eguaglianza dei cittadini dinanzi alla legge, proclamato dallo Statuto del Regno, ed in tema ferroviario da parecchie disposizioni che il Tribunale ricorda e che tutte fanno capo alla disposizione fondamentale dell'art. 3 delle Tariffe approvate con la legge del 1885, nel quale è scritto: « L'Amministrazione delle Ferrovie può accordare speciali ribassi di tariffe ed altre facilitazioni, purchè ciò abbia luogo in eguale misura per chiunque ne faccia richiesta e si trovi in parità di condizioni ». Parve al Tribunale che quell'aggiunta « abbia illegalmente creato, come testualmente scrisse, una posizione privilegiata a tutti coloro che hanno la ventura di abitare in quelle città che fanno capo a diverse linee ferroviarie, con iscapito di tutti gli altri cittadini del Regno, a cui tale ventura non è toccata ».

E poichè non poteva il Tribunale non considerare che le Tariffe di favore sono tutte subordinate a determinate condizioni, disse il Tribunale che la legge ha inteso riferirsi a « quelle condizioni oggettive che hanno inerenza col contratto da stipularsi e riflettono la durata dell'abbonamento, il numero di viaggi, il modo di versare i pagamenti e simili, e non già alle condizioni inerenti alla persona di chi chiede l'abbonamento, quale è quella di abitare piuttosto in un luogo che in un altro ».

Questo Collegio sente intuitivamente errata la riferita tesi del Tribunale di Alessandria, la quale avrebbe il singolare effetto di proscrivere tutte quelle tariffe speciali ed eccezionali, per determinate categorie di persone e di cose, che pure sono espressamente contemplate nell'allegato *E* della legge del 1885.

Appare manifesto che la parità di trattamento che le Ferrovie hanno obbligo di mantenere per la natura pubblica del servizio a cui attendono, non consiste nell'ottenere che i ribassi e le facilitazioni servano indistintamente a tutti i cittadini, ma nell'accordare lo stesso beneficio a tutti indistintamente coloro che si trovano o si vengono a porre in quella condizione a cui il beneficio è subordinato.

E più letteralmente ancora il riferito art. 3 delle tariffe non nega alle Ferrovie la facoltà di fare trattamenti di favore, ma

solo esige che lo stesso trattamento sia allora fatto a chiunque si trovi nelle stesse condizioni.

Ciò stante non vedesi come lo stabilire che il beneficio dell'abbonamento radiale (ora totalmente soppresso) fòsse concesso solamente a quelli che dimorassero nel centro di irradiazione, possa creare un privilegio, dato che a nessuno era vietato di porsi in quella condizione di residenza che gli consentiva l'abbonamento.

Si intuisce che il Tribunale ha creduto che nessuna ragione vi fosse per accordare codesto abbonamento solo a chi abitasse nel centro di irradiazione e da tale supposta iniquità ha tratto la ragione intima del suo convincimento. Ma allora il giudizio non si riporta più ad una affermazione di incostituzionalità per un supposto contrasto della disposizione col principio della eguaglianza, ma diventa una critica indebita ed incompetente dei criteri tecnici con cui le Ferrovie procedono alle concessioni di tariffe speciali.

Non deve essere dimenticato che lo Stato, in quanto esercita le Ferrovie, è un industriale che deve, come ogni altro, avere la facoltà di liberamente valutare l'entità della sua offerta e l'entità della sua domanda. E del resto se mai un esame critico potesse in questo tema trovare luogo, apparirebbe ben presto evidente l'errore di logica in cui è caduto il Tribunale. Basta avvertire che in materia di abbonamento ferroviario l'Amministrazione deve istituire computi medi sulle percorrenze che l'abbonato sarà per fare e, per quanto più specialmente riguarda gli abbonamenti radiali, doveva essere facile il rilievo che altra è la percorrenza presunta da chi, giunto al centro di irradiazione, vi si arresta perchè vi ha l'abitazione, ed altra è la percorrenza di chi, per abitare sovra uno dei raggi,dovrà ripigliare il treno per andare al centro e per ritornare da questo alla sua abitazione.

E quando poi il Tribunale distingue fra condizioni oggettive e soggettive ed accetta quelle e non queste, fa una distinzione in tanto assai incerta (come si desume dalla stessa esemplificazione che ne ha data) e sopratutto illegale, perchè non esiste nelle disposizioni che si è inteso di applicare ed è contraddetta dalla stessa normale finalità delle convenzioni di favore, le quali appunto attingono la loro ragione di essere, da speciali contingenze di persone e di cose.

Concludendo: Parità di trattamento a parità di condizioni implica, come incisamente hanno osservato le Sezioni Unite in detta sentenza, disparità di trattamento ove ricorrano disparità di condizioni. Ed uguaglianza sia statutaria rispetto ai diritti civili e politici, sia ferroviaria rispetto alle Tariffe, è uguaglianza non di fatto, ma potenziale e di diritto.

P. Q. M. Visti gli art. 542-544 del Cod. proc. civ.

In accoglimento del ricorso presentato dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato contro la sentenza del Tribunale di Alessandria sopra ricordata, cassa la sentenza medesima, è rinvia la causa al Tribunale di Casale.

Trasporto di cose - R. D. 15 aprile 1915, n. 672 - Clausola dell'accettazione del trasporto a rischio e pericolo del mittente - Interpretazione - Perdita della merce, oggetto del trasporto - Irresponsabilità della Ferrovia.

Il R. D. 15 aprile 1915 recante provvedimenti eccezionali ferroviari in caso di guerra, ed autorizzante l'Amministrazione delle Ferrovie ad accettare i trasporti soltanto a tutto rischio e pericolo del mittente, ebbe per precipuo scopo quello di non tenere la predetta Amministrazione responsabile in tempo di guerra, nella stessa maniera che in tempo di pace.

Conseguentemente le Ferrovie, in forza del R. D. non risponde del danno cagionato dalla ritardata resa, dall'avaria, o dalla perdita parziale o totale della cosa trasportata, salvo che venga dall'avente diritto dimostrato che l'inadempienza fu causata da dolo o da colpa grave equiparabile a dolo, della Ferrovia.

CASSAZIONE TORINO — Sentenza 1-14 febbraio 1918 (*Pres.* Giordani; *Est.* Vigo; *P. M.* Regazzoni, c. c.). Ferrari contro Ferrovie dello Stato.

FATTO.

Con nota di spedizione n. 529 del 18 gennaio 1916, Colussi Silvio spediva per ferrovia, dalla stazione di Conegliano a quella di Codogno, diretti alla Ditta Francesco Ferrari di Antonio, due sacchi di cacio sodo del peso complessivo di kg. 97, colla clausola dell'esonero delle Ferrovie da qualsiasi responsabilità per ritardo resa dei trasporti, a rischio del mittente.

Il 25 dello stesso gennaio giungeva alla stazione di Codogno, detta nota di spedizione, ma non la merce spedita: per il che veniva, nello stesso giorno, redatto il processo verbale di avaria prescritto dalle norme ferroviarie.

L'Amministrazione non credette di risarcire il danno, e la Ditta Ferrari iniziava la presente causa davanti il Pretore di Codogno, chiedendo il pagamento della merce perduta in L. 218.40, e delle spese.

La Ferrovia eccepiva: che per la clausola d'irresponsabilità da essa stipulata circa al suddetto trasporto, in conformità del decreto 15 aprile 1915, n. 672, la Ditta Ferrari non aveva diritto ad indennità, ne per ritardo resa, nè per la perdita della merce.

Replicava la Ditta Ferrari, che, trattandosi di merce dolosamente sottratta e comunque, andata perduta completamente, la Ferrovia non poteva invocare la sua irresponsabilità a sensi delle norme eccezionali vigenti per il servizio ferroviario.

Il Pretore, con sentenza 16 dicembre 1916, ritenne che la clausola speciale stipulata per il ridetto trasporto, non poteva avere effetti diversi da quelli delle norme generali in precedenza stabilite per i trasporti ferroviari interessanti in partenza, in arrivo ed in transito, stazioni situate per territori dichiarati in stato di guerra; che tali norme non sancivano l'irresponsabilità delle Ferrovie per ogni caso, ma soltanto per quello in cui l'inadempienza totale o parziale provenisse da causa dovuta alle anormali condizioni create dalla guerra nel servizio ferroviario; che spetta all'Amministrazione delle Ferrovie di provare come la perdita, o l'avaria, ed il ritardo nella resa sia dipeso unicamente dalle condizioni anormali suddette; che nella specie l'Amministrazione non aveva neppure offerta la prova richiesta; e che perciò essa

era tenuta al chiestole pagamento. Condannava quindi le Ferrovie a pagare le suddette L. 218.40 con gli interessi di legge e con le spese del giudizio.

Appellava la Ferrovia domandando di essere assolta dalle pretese della Ditta Ferrari, sia per le norme generali sui trasporti interessanti le Stazioni della zona di guerra, sia per le clausole particolari stipulate pel trasporto in questione; le quali norme e clausole stabilivano l'irresponsabilità di essa Amministrazione fino a quando dall'interessato non sia provato, che la perdita della merce è avvenuta per dolo del vettore.

La Ditta Ferrari osservando che l'irresponsabilità di cui al surricordato R. decreto 15 aprile 1915, riguardava soltanto la avaria o deperimento della merce, ma non la sua perdita totale, e che ad ogni modo dall'esser la nota di spedizione giunta a Codogno senza la merce, doveva desumersi che questa era andata perduta nel percorso da Milano a Codogno per causa di furto; caso questo che non era contemplato nelle norme ferroviarie di eccezione, concludeva perchè detto appello fosse respinto.

Il Tribunale però, con sentenza 7-16 marzo 1917, in totale riforma di quella del Pretore, assolveva senz'altro le Ferrovie dalle domande come sopra contro di esso proposte.

Contro questa sentenza d'appello è ora insorta la Ditta Ferrari. Ne domanda la cassazione per il seguente mezzo, cioè: « per violazione e falsa interpretazione degli art. 1 del decreto n. 672 del 15 aprile 1915, 129, 140 delle Tariffe Ferroviarie ».

L'Amministrazione delle Ferrovie dal canto suo presentava un controricorso per dimostrare l'infondatezza di tale mezzo.

LA CORTE

Osservato, che col suddetto mezzo si muove addebito alla sentenza denunziata, perchè ritenne che, trattandosi di trasporto ferroviario di merce in zona di guerra per conto di privati, e di perdita totale della merce stessa, avvenuta durante il viaggio, la Amministrazione delle Ferrovie non può esserne tenuta responsabile, se il mittente non provi che essa Amministrazione fu in

dolo, e che la circostanza dello stato di guerra non potè influire sull'esito del trasporto.

Si sostiene in proposito dal ricorrente, che gli arti. 1 e 2 del decreto legge 15 aprile, n. 672, vanno interpretati in modo da lasciare inalterati gli art. 129 e 140 della tariffa annessa alla legge organica ferroviaria 27 aprile 1885, n. 4048, Serie III, secondo i quali, anche nel caso di trasporti stipulati « a rischio del mittente », la Amministrazione va tenuta responsabile, se non dia la prova che nell'eseguirli non incorse in alcuna colpa.

Senonchè, come tra breve si verrà rilevando, è da ritenersi che il ricordato decreto del 1915 fu fatto appunto per derogare alle norme fin allora vigenti.

Per quanto concerne la suddetta responsabilità in fatto di trasporti, non va dimenticato, che il detto decreto venne emanato in imminenza della guerra, al fine di dar le disposizioni, che tanta calamità rendeva giuste e necessarie.

In pericolo di guerra le Ferrovie, essendo con preminenza su ogni altro loro servizio destinate in pro dell'Esercito, i trasporti di merce per i privati non potevano, anche nella migliore delle circostanze, essere effettuati che in un ambiente profondamente diverso da quello normale e difficoltoso, tanto da rendere pressochè frustranea ogni diligenza nell'eseguirli. L'Amministrazione vi è costretta ad un compito centuplicato, con un personale ragguardevolmente ridotto per effetto della chiamata alle armi dei suoi più vigorosi elementi, e fra gli incagli, il turbamento e la confusione, che ai trasporti pei privati inevitabilmente arrecano le esigenze del servizo per i combattenti. La facilità, quindi, della perdita, dell'avaria e dei ritardi della consegna a destinazione delle merci dei privati assunte in trasporto, diventa somma. Sicchè ritenere responsabile l'Amministrazione come nei tempi normali, oltre ad essere eccessivo, sarebbe ingiusto.

Ond'è che s'imponessero nuove norme atte a temperare durante la guerra i rigori, che circa ai trasporti pei privati si trovavano stabiliti dalla legge organica del 1885 e dalla relativa tariffa.

La ragione di tenere responsabile l'Amministrazione di ogni colpa per quanto lieve scompariva. E poichè solamente il dolo, o la colpa grave, equiparabile al dolo, non potevano per loro na-

tura venire mai scusati, così ragion voleva, che la responsabilità dell'Amministrazione durante la guerra fosse ristretta ai soli casi, in cui dal mittente della merce andata perduta od avariata durante il trasporto, o della quale si fosse fatto in ritardo la consegna, si desse la prova che ciò avvenne per dolo, o per colpa grave dell'Amministrazione.

Che tali siano precisamente state le ragioni e le finalità del decreto 15 aprile 1915, lo si rileva non soltanto dal titolo che gli è stato dato, ma anche dalle considerazioni che furono preposte alle diverse due disposizioni. Esso infatti venne intitolato « Provvedimenti eccezionali ferroviari in caso di guerra », e nei suoi motivi è stato scritto, che era rivolto ad ovviare « alla necessità di fissare, durante la guerra, speciali norme di servizio ferroviario, tanto pei trasporti militari, quanto per quelli del pubblico », a provvedere « affinchè le ferrovie fossero poste in grado di portare tutta la loro efficienza alla buona riuscita dei trasporti per l'Esercito », ed a conferire, quindi, alle Autorità incaricate di dare le disposizioni occorrenti a tale scopo, la facoltà appunto di derogare alle leggi, ai regolamenti ed alle consuetudini preesistenti, nonchè quella di accettare bensì, se possibile, trasporti pel pubblico, ma alla condizione, che senza restrizioni, per ogni evento e quindi anche tanto pel caso di perdita totale, quanto per quello di avaria che potessero succedere durante il viaggio della merce da trasportare, venissero assunti « soltanto a tutto rischio e pericolo del mittente ».

E se così è, se venne disposto in tale modo, perchè non era giusto tenere l'Amministrazione responsabile in tempo di guerra nella stessa maniera che in tempo di pace: se movente del decreto fu l'ovviare a tale anomalia, e se alle leggi non si può attribuire altro senso all'infuori di quello reso manifesto dal significato proprio delle espressioni da esse usate e da quella che fu l'intenzione del legislatore nell'emanarle, viene di necessaria conseguenza che, così come lo comporta il naturale senso dell'espressione « a tutto rischio e pericolo del mittente », usata dall'art. 2, lettera *G*, del ripetuto decreto 15 aprile 1915 e come lo richiede il fine per cui questo fu emanato, sia da riconoscersi, essere stato intento del legislatore di derogare con esso alle precedenti disposizioni e stabilire, come ragion voleva, che l'Amministrazione ferroviaria non

6

potesse, circa alla perdita od avaria delle merci da essa consegnate dai privati pel loro trasporto in tempo di guerra, essere tenuta responsabile, tranne nel caso in cui il mittente desse la prova, che essa in ordine al trasporto medesimo incorse in dolo od in colpa grave equiparabile al dolo.

Ciò essendo, dal momento che nella specie era rimasto accertato che la merce, per la cui perdita il ricorrente aveva inoltrato domanda di indennità, fu consegnata alle Ferrovie in zona di guerra, ed andò smarrita, mentre ancora viaggiava in tale zona, e poichè anche nella bolletta di spedizione si pattuì espressamente « che le Ferrovie erano esonerate da qualsiasi responsabilità per qualunque ritardo e che la spedizione si sarebbe eseguita ad ogni modo a rischio del mittente», e poichè infine questi non ha provato che l'Amministrazione ferroviaria in ordine al trasporto della merce stessa fosse stata in dolo od in colpa equiparabile al dolo, viene pure di necessaria conseguenza il riconoscere, che, in quanto la sentenza denunziata respinse la domanda di esso ricorrente, non può essere censurata.

Il suddetto mezzo del ricorso quindi, come infondato, deve essere respinto.

P. Q. M. — La Corte rigetta il ricorso come sopra presentato da Francesco Ferrari di Antonio, contro la suddetta sentenza del Tribunale di Lodi.

Condanna lo stesso ricorrente alla perdita del deposito, ed alle spese.

ANNO XI - N. 12

21 MARZO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, marzo 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

LEGGE 17 *febbraio* 1918, *n.* 285, *concernente la conversione di decreti Regi e Luogotenenziali, che hanno vietata l'esportazione di alcune merci, ed autorizzata l'adozione di provvedimenti sui depositi di merci di proibita esportazione nelle zone doganali di vigilanza* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Sono convertiti in legge i Regi decreti del 23 marzo 1915, n. 297, del 15 aprile 1915, n. 468, del 2 maggio 1915, n. 564, del 6 maggio 1915, n. 586, e il decreto Luogotenenziale del 10 giugno 1915, n. 825, che hanno vietata la esportazione di alcune merci e autorizzata l'adozione di provvedimenti sui depositi di merci di proibita esportazione nelle zone doganali di vigilanza.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 12 marzo 1918, n. 60.

d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 17 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

MEDA — SONNINO — SACCHI — ALFIERI — DEL BONO — DARI — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 3 *febbraio* 1918, *n.* 288, *che proroga i termini fissati dall'art.* 4 *del decreto-legge Luogotenenziale* 20 *novembre* 1916, *n.* 1664, *concernente le derivazioni delle acque pubbliche* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 4 del Nostro decreto 20 novembre 1916, n. 1664, la cui entrata in vigore fu prorogata al 1° febbraio 1917 col successivo Nostro decreto 26 dicembre 1916, n. 1807.

Sulla proposta del ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro per l'interno, e con i ministri segretari di Stato per la grazia, giu-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 marzo 1918, n. 61.

stizia e culti, per le finanze, e per l'agricoltura, per l'industria e commercio e lavoro, e per i trasporti marittimi e ferroviari;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

I termini fissati dall'articolo 4 del Nostro decreto 20 novembre 1916, n. 1664, sono così prorogati:

a) per gli elenchi approvati fino al 31 gennaio 1918 il termine perentorio scadrà il 31 gennaio 1919;

b) per gli elenchi che saranno approvati posteriormente al 31 gennaio 1918, il termine perentorio scadrà 12 mesi dopo la loro pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — DARI — SACCHI — MEDA — — MILIANI — CIUFFELLI — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 21 *febbraio* 1918, *n.* 296, *col quale alla tabella delle merci di vietata esportazione dal Regno, approvata con decreto Luogotenenziale* 2 *gennaio* 1916, *n.* 15, *è aggiunto il seme bachi da seta* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visti i Regi decreti 1° agosto 1914, n. 758, 6 agosto 1914, n. 790, 13 novembre 1914, n.1232, nonchè i decreti Luogotenenziali 2 gennaio 1916, n. 15; 1° ottobre 1916, n. 1366; 8 ottobre 1916, n. 1281; 3 dicembre 1916, n. 1654, 1° aprile 1917, n. 512 e 25 giugno 1917, n. 1017 circa i divieti di esportazione delle merci dal Regno.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli degli affari esteri, della guerra, della marina, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alla tabella delle merci di vietata esportazione dal Regno, approvata con decreto Luogotenenziale del 2 gennaio 1916, n. 15, è aggiunto il seme bachi da seta.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 marzo 1918, n. 60.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — MEDA — SONNINO — ALFIERI — DEL BONO — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 24 *febbraio* 1918, *n.* 284, *contenente provvedimenti per i combustibili nazionali* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 marzo 1918, n. 62.

concerto coi ministri segretari di Stato per il tesoro, per le finanze, per la guerra, per la marina, per le armi e munizioni, per i lavori pubblici, per i trasporti marittimi e ferroviari, per l'agricoltura e per l'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Lo Stato avoca a sè, con espropriazione degli eventuali diritti esistenti:

a) i giacimenti lignitiferi, le miniere e cave in esercizio nella bassa Valle di Magra e zona costiera da Magra al confine del comune di Carrara;

b) i giacimenti lignitiferi, le miniere e cave in esercizio nel bacino del medio Ombrone nei comuni di Roccalbegna, Campagnatico e Roccastrada, esclusa la miniera di Ribolla;

c) i giacimenti lignitiferi, le miniere e cave in esercizio in regione Quarata alla risvolta d'Arno ed alla sua confluenza con la Chiana.

Il commissario generale dei combustibili nazionali ha facoltà di dichiarare parimenti avocate allo Stato zone ed aree lignitifere in bacino di Valdarno, che non sieno in regolare coltivazione al momento della pubblicazione del presente decreto, anche se facenti parte di miniere esistenti, nonchè zone, aree, miniere e cave in esercizio nel bacino stesso ed altre nel bacino del medio Ombrone, che a suo giudizio sia necessario occupare per l'organizzazione di uno esteso sbancamento.

All'esercizio delle miniere e cave provvede il commissario generale dei combustibili nazionali o direttamente od a mezzo di società o ditte che diano affidamento e garanzia di pronta organizzazione per una estesa coltivazione.

A norma dell'art. 4 del Nostro decreto 22 febbraio 1917, n. 261, tale gestione è estranea ad ogni passività e ad ogni obbligo di gestioni precedenti.

I diritti dei terzi sulle miniere, cave, giacimenti cessano e possono essere fatti valere soltanto sulle indennità di cui agli articoli 4 ad 11.

Art. 2.

Delle miniere, cave e giacimenti requisiti fanno parte gli impianti, case, edifici, strade, teleferiche, filovie, ferrovie, macchine, utensili, scorte, mobili ed in genere quanto esiste nell'ambito delle aree stesse al momento della pubblicazione del presente decreto.

Art. 3.

Sino a quando non intervengano disposizioni del commissario generale, ed in ogni caso non oltre un anno dalla pubblicazione del presente decreto, restano immutati lo stato amministrativo, tecnico e lavorativo delle intraprese avocate allo Stato e le retribuzioni di tutto il personale, compreso quello direttivo.

I contratti col personale, vigenti alla data del presente decreto, quando non siano riconosciuti dal commissario generale si intendono sciolti senza indennizzo da parte dello Stato.

Il personale che resta in servizio e quello di nuova assunzione non acquistano la qualifica di impiegati dello Stato.

Art. 4.

Salvo particolari convenzioni da sottoporsi all'approvazione del ministro del tesoro, l'indennità da corrispondersi per effetto della espropriazione di cui all'art. 1 è stabilita con le norme di cui negli articoli 5, 6, 7, 10, 11;

a) in base agli utili dell'esercizio, ovvero in base al costo di impianto, a scelta dell'avente diritto, per le miniere, e cave aperte all'esercizio da almeno 6 anni;

b) in base al costo di impianto negli altri casi.

Art. 5.

L'indennità in base agli utili d'esercizio è costituita:

a) da un'annualità pari al reddito netto dell'esercizio nei 6 anni dal 1912 al 1917, da corrispondersi per la residua durata

della concessione, sub-concessione o contratto di disponibilità del sottosuolo, o per la durata dello sfruttamento calcolato in rapporto alla produzione verificatasi nel 1917 quando il giacimento si esaurisca prima, ed in ogni caso, non oltre la durata, di anni 15 o di anni 30, secondo che l'esercizio sia soltanto di fatto od in base a titolo legittimo;

b) dall'annualità necessaria per completare nel suddetto periodo l'ammortamento del valore capitale degli impianti, che funzionino da meno di 3 anni e si trovino in condizioni di efficienza;

c) da un compenso speciale da corrispondersi per la rimanente durata della guerra sino a 6 mesi dopo la pubblicazione della pace, e da calcolarsi sulla base della differenza fra l'annualità di cui alla lettera *a*) e il reddito netto dell'ultimo dei 6 anni ivi indicati;

Il reddito netto di cui alla lettera *a*) è desunto per gli anni 1912 a 1916 dagli accertamenti fatti in applicazione dell'imposta di ricchezza mobile, e per l'anno 1917 è calcolato sulla base dell'accertamento dell'anno precedente, con una percentuale di incremento pari a quello verificatosi nel quantitativo della produzione.

Art. 6.

L'indennità in base al valore d'impianto è costituita:

a) dal rimborso delle spese fatte per l'acquisto del diritto al sottosuolo, risultanti da contratti di data certa nel caso di cui all'ultima parte dell'art. 7 del Nostro decreto 7 gennaio 1917, num. 35;

b) dal rimborso delle spese per espropriazioni, occupazioni e per macchinari ed impianti in quanto utilizzabili limitatamente alla parte non ancora ammortizzata e con riguardo allo stato di conservazione; ovvero dal pagamento del prezzo di stima ai sensi dell'art. 7 se ed in quanto la documentazione sia ritenuta insufficiente dal commissario generale;

b) dal rimborso delle spese per espropriazioni, occupazioni e per macchinari ed impianti in quanto utilizzabili limitatamente dal 2 al 5 per cento delle somme di cui al precedente comma;

d) dal premio di cui all'art. 4 del Nostro decreto 7 gennaio 1917, n. 35, quando ne sia il caso;

e) da un premio per l'avviamento dell'industria, in nessun caso eccedente l'importo della produzione di un anno fissata in ragione di dodici volte il quantitativo mensile massimo di spedizioni effettuato nel 1917 e valutata al prezzo stabilito dal commissario generale per il prelevamento della produzione stessa ed in mancanza per quello di produzione analoga.

Quando la miniera appartenga al proprietario del suolo, e non si faccia luogo al pagamento di cui alla lettera *a*), o non si tratti di acquisti compensati con la somma di cui alla lettera *b*), e ricorra il caso di cui all'ultima parte dell'art. 7 del Nostro decreto 7 gennaio 1917,n. 35, è dovuto anche il diritto di cava a norma dell'art. 16, lettera *b*) per tutta la produzione eccedente quella verificatasi nel 1917.

Art. 7.

Agli effetti del precedente articolo il periodo di tempo entro il quale deve considerarsi ammortizzabile il valore degli impianti è stabilito:

a) in un numero di anni corrispondenti a quelli di cui all'art. 5 per gli immobili ed impianti fissi;

b) in dieci anni per i macchinari e materiali di esercizio.

Agli effetti dello stesso articolo per la parte del valore che non può essere determinata in base alla erogazione effettiva, la stima è riferita ai prezzi correnti nel tempo in cui gli impianti vennero eseguiti o furono acquistati i macchinari e materiali.

Art. 8.

Le Società che per il fatto della cessazione dell'esercizio deliberino di sciogliersi hanno diritto a ricevere il capitale corrispondente all'annualità di cui all'art. 5, lettere *a*), *b*).

Negli altri casi è in facoltà del ministro del tesoro convertire in capitale le dette annualità, ed in annualità il capitale di cui all'art. 6.

A tutti gli effetti degli articoli 5, 6, 7 e del presente articolo il saggio da adottarsi è stabilito in ragione del 5 per cento.

Art. 9.

Dalla data di presa di possesso di miniere e cave in esercizio sino a quella della definitiva determinazione dell'indennità, sarà corrisposta agli aventi diritto una provvisionale pari alla metà dell'importo della produzione spedita nel 1917 e valutata a norma dell'art. 6, lettera *e*).

Art. 10.

Salvo particolari convenzioni, per le denuncie e ricerche, autorizzazioni e permessi annullati per effetto della disposizione dell'art. 1 i lavori eseguiti restano acquisiti allo Stato e l'indennità è costituita:

a) dal rimborso delle spese fatte per l'acquisto del diritto al sottosuolo risultanti da contratti di data certa nel caso di cui all'ultima parte dell'art. 7 del Nostro decreto 7 gennaio 1917, numero 35;

b) dal rimborso delle spese fatte per la esecuzione dei lavori, impianti, occupazioni e risarcimenti dei danni ai proprietari dei fondi;

c) dal rimborso delle spese generali valutate a seconda della maggiore o minore entità dell'intrapresa in misura variabile dal 2 a 5 per cento delle somme di cui al precedente comma;

d) dal premio di cui all'art. 4 del Nostro decreto 7 gennaio 1917, n. 35, quando ne sia il caso.

Art. 11.

Salvo particolari convenzioni da approvarsi dal ministro del tesoro per le zone, aree e giacimenti lignitiferi di cui all'art. 1 non ancora messe in coltivazione e regolate da legislazioni per le quali la disponibilità del sottosuolo nei riguardi minerari è at-

tribuita al proprietario del fondo, l'indennità è rappresentata da un canone per l'uso degli impianti e dei macchinari ove ne sia il caso e dal diritto di cava di cui all'art. 16, lett. *b*), restando priva di effetto ogni pattuizione per compensi o diritti maggiori fra chiunque intervenuta.

Art. 12.

Entro 3 mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto il commissario generale, inteso il parere di esperti, stabilisce insindacabilmente, in relazione ai mezzi che possono aversi disponibili, l'aumento di produzione che entro determinato termine deve essere conseguito da ciascuna miniera, cava o torbiera.

Decorso il termine senza che l'aumento sia raggiunto, è in facoltà del commissario generale di applicare le disposizioni dell'articolo 10 del Nostro decreto 7 gennaio 1917, n. 35, o di avocare allo Stato la miniera, cava o torbiera ai sensi ed agli effetti dell'art. 1, nel quale caso, ove il mancato aumento dipenda da colpa dell'esercente, sono ridotte di un terzo le indennità stabilite a norma degli articoli 5, 6 e 7.

Art. 13.

Nei casi di requisizione temporanea di miniere e di giacimenti lignitiferi, a norma dell'art. 4 del Nostro decreto 22 febbraio 1917, n. 261, non dà titolo a richiesta di compenso il cambiamento di sistema di lavorazione, anche se ne sia derivato il completo sfruttamento del giacimento, od uno sfruttamento tale da rendere improficua la prosecuzione della lavorazione.

Art. 14.

Le ditte titolari delle miniere, cave e giacimenti avocati allo Stato restano consegnatarie delle miniere requisite, con obbligo di continuare nell'esercizio per proprio conto sino alla data dell'effettiva consegna.

La presa di possesso da parte del commissario generale ha luogo indipendentemente dalla determinazione delle indennità di requisizione.

Al momento della consegna il commissario generale determina se il combustibile già estratto ed utilizzabile debba essere asportato dalle Ditte, o lasciato a prezzo di prelevamento, detratte le spese di trasporto.

Art. 15.

Le lavorazioni di combustibili, a cura oppure col diretto controllo del commissario generale, si eseguono anche con il concorso di drappelli di soldati minatori, estorbatori, boscaiuoli e carbonai concessi dal Comando supremo, nonchè di soldati territoriali e mezzi di trasporto concessi dal Ministero della guerra.

A richiesta del commissario generale:

a) il Ministero della guerra assume l'approvvigionamento del personale e dei quadrupedi addetti a tali lavorazioni;

b) Il Ministero delle armi e munizioni provvede per il servizio degli autocarri e per la fornitura dei materiali occorrenti.

Art. 16.

Le concessioni per la coltivazione dei giacimenti di combustibili fossili, torbiere, oli minerali e gas idrocarburati sono accordate dal commissario generale a chi abbia i requisiti od i mezzi necessari, indipendentemente:

a) da rapporti precedentemente costituiti, da permessi dati, da denuncie e ricerche eseguite, salvi i compensi eventualmnte dovuti a norma delle disposizioni vigenti e da liquidarsi fra concessonari ed aventi diritto;

b) da invito e da prelazione dei proprietari dei fondi, o degli aventi diritto alla disponibilità del sottosuolo, ferma restando nel caso di cui all'ultima parte dell'art. 7 del Nostro decreto 7 gennaio 1917, n. 35, ed anche nel caso di espropriazione del solo suolo agli effetti della lettera *b*) dell'articolo stesso, la

corresponsione per un periodo non superiore ad anni 30, del diritto di cava per le ligniti, antraciti, schisti bituminosi e torbe da determinarsi a norma dell'art. 4 del Nostro decreto 22 febbraio 1917, n. 261, e di un diritto di estrazione non superiore a 50 centesimi per tonnellata di olio grezzo od a 25 centesimi per ogni 1000 mc. di gas estratto.

Art. 17.

Il commissario generale ha facoltà:

a) di avvalersi dell'opera dei profughi su ogni altra utilizzazione agraria od industriale;

b) di avvalersi dell'opera dei prigionieri con preferenza su ogni altra utilizzazione od assegnazione agraria od industriale, determinando paghe, trattamento, ore di lavoro e turni di servizio, di precettare mezzi di trasporto e prestazioni personali anche con la sola pubblicazione di ordinanze e di avvisi, di derogare alle prescrizioni sul lavoro notturno, sul lavoro delle donne e dei fanciulli, ed a quelle per l'uso delle caldaie a vapore;

c) di prelevare direttamente materiali e macchinari non adibiti a pubblici servizi in esercizio, quadrupedi di riforma, benzina, oli, esplosivi, carburo, pece, coke, derrate non razionate e foraggi necessari nelle lavorazioni di combustibili, salve le limitazioni temporanee stabilite personalmente dal ministro delle armi e munizioni, o dal ministro della guerra per la parte di loro competenza, inteso il commissario generale;

d) di rendere obbligatori raccordi, allacciamenti ed ampliamento di stazioni e fermate in rapporto alle esigenze della produzione ed utilizzazione dei combustibili, promuovendone l'immediata esecuzione per mezzo degli organi delle relative amministrazioni ferroviarie e tramviarie, e assumendo le spese relative;

e) di vietare le modifiche anche temporanee, e gli spostamenti di dotazione del materiale mobile delle ferrovie concesse all'industria privata e delle tramvie che possano compromettere il trasporto di combustibili e di avvalersi, nei riguardi di esse, delle disposizioni del Nostro decreto 13 maggio 1917, n. 824;

f) di determinare insindacabilmente i prezzi e le modalità

di pagamento nelle requisizioni di tagli di bosco, in quelle di legna e carbone vegetale, di materiali, macchinari e mezzi di opera, anche se fatte anteriormente al presente decreto; di fissare i prezzi di base per la determinazione del macchiatico nelle diverse regioni per qualunque utilizzazione;

g) di anticipare capitali a Società ed a privati esercenti per l'impianto di miniere, torbiere, stabilimenti e fabbriche di combustibili, e per la intensificazione della produzione di quelle esistenti, assicurandone il graduale rimborso sui prodotti;

h) di rendere obbligatoria la costituzione di Consorzi fra esercenti di miniere, torbiere e fabbriche, l'unificazione di gestioni, l'uso in comune di impianti e mezzi di trasporto, lo spostamento di fabbriche o stabilimenti di brichettazione, distillazione e gassificazione da una ad altra località, la corresponsione di premi, anche a carico di enti pubblici, di acquirenti e di utenti, direttamente o sotto forma di sovra-prezzo;

i) di adottare ogni altro provvedimento occorrente per la produzione e distribuzione dei combustibili nazionali;

k) di applicare nei riguardi degli accertamenti delle consistenze di combustibili le disposizioni degli articoli 4 e 5 del Nostro decreto 3 gennaio 1918, n. 1.

Il commissario generale fa parte del Consiglio delle miniere e del Consiglio superiore delle acque e foreste con facoltà di farsi rappresentare da un proprio delegato.

Art. 18.

Tutte le miniere, cave e torbiere, stabilimenti e fabbriche di combustibili, e le lavorazioni boschive le quali abbiano almeno 30 operai sono considerati:

a) stabilimenti ausiliari agli effetti dell'art. 5 del Nostro decreto 26 aprile 1917, n. 696, che richiama disposizioni del Nostro decreto 22 agosto 1915, n. 1277, modificate dal Nostro decreto 5 luglio 1917, n. 1093, e dagli articoli 15 e 19 del presente decreto, nonchè agli effetti dell'articolo 3 del Nostro decreto 5 agosto 1917, n. 1215;

b) entità separate e distinte dai Comuni nei cui territori si trovano agli effetti degli approvvigionamenti anche delle derrate razionate.

Art. 19.

Su richiesta del commissario generale sono esonerati dal servizio militare, quando non facciano parte dei drappelli di cui all'articolo 15:

a) i minatori, estorbatori, carbonai e capi macchia, di qualunque grado, appartenenti alle classi anteriori a quella del 1892, anche se in zona di operazione;

b) i carrettieri, mulattieri, boscaiuoli e meccanici specialisti, per le macchine adibite nelle miniere e nelle ricerche minerarie, in servizio militare che non sieno in zona di operazione, appartenenti sino alla classe 1885 inclusa se abili, ed a quelle posteriori sino alla classe 1892 esclusa, se inabili alle fatiche di guerra.

La necessità della richiesta ed il mestiere degli esonerandi, sono accertati dal commissario generale.

Cessate le lavorazioni per le quali furono richiesti, gli esoneri permangono quando gli esonerati facciano passaggio ad altra lavorazione per ordine del commissario generale.

Sono comandati a prestare servizio presso il Commissariato generale i funzionari ed agenti dell'Ispettorato delle miniere, dell'Ispettorato delle foreste, quando non siano applicati a dirigere lavorazioni di boschi per l'esercito mobilitato, nonchè quelli dell'ufficio speciale delle ferrovie appartenenti a classi anteriori al 1892.

A cura del Comando supremo e dei comandi di corpi d'armata gli esonerati ed i comandati saranno rinviati e messi a disposizione del commissario generale nel più breve termine possibile.

Art. 20.

La vigilanza disciplinare sul personale nei casi di cui all'articolo 18, sugli ufficiali e soldati, sugli esonerati e sui prigionieri

adibiti alle lavorazioni è esercitata dall'ufficio militare di vigilanza addetto al Commissariato.

Art. 21.

Il commissario generale esercita le sue attribuzioni:

a) su tutte le fabbriche di agglomerati di combustibili di qualunque natura, salvo accordi con l'Amministrazione delle ferrovie di Stato per quelle che dovranno continuare a produrre agglomerati di carbone fossile;

b) su tutti gli impianti di gassificazione e distillazione, salvo accordi col Ministero delle armi e munizioni nei riguardi dei sottoprodotti e nei riguardi di quei gazometri che dovranno continuare ad essere esercitati esclusivamente a carbone fossile.

Allo scopo di assicurare l'esercizio dei gazometri è data facoltà al commissario generale di corrispondere concorsi e sussidi alle imprese esercenti per pareggiarne la gestione.

Per gli impianti, fabbriche e stabilimenti di combustibili, azionati da energia elettrica, è obbligatoria per le ditte fornitrici la somministrazione della energia nella quantità determinata personalmente dal ministro di armi e munizioni di accordo col commissario generale.

Art. 22.

Entro termini stabiliti dal commissario generale, gli stabilimenti industriali, che ne riceveranno invito, provvederanno a modificare i loro impianti per usare legna, lignite e torbe invece di carbone fossile, fatta eccezione per gli speciali processi di lavorazioni richiedenti definite qualità di combustibili.

I materiali occorrenti per tali modifiche sono prelevati a norma dell'art. 17 lett. *c*) ed introdotti in franchigia se provenienti dall'estero.

Art. 23.

Nelle requisizioni e negli acquisti di tagli di boschi che abbiano luogo dopo due mesi dalla pubblicazione del presente decreto

con prevalente utilizzazione a legna da ardere od a legname da lavoro, gli acquirenti sono tenuti a pagare allo Stato, versandola alla Cassa depositi e prestiti, una somma pari al decimo del prezzo di macchiatico per la costituzione di un fondo destinato ai rimboschimenti nelle rispettive Provincie.

Le contravvenzioni ai divieti di pascolo ed alle prescrizioni per la tutela delle piante stabilite dalle leggi forestali e dalle ordinanze del commissario generale sono punite a norma dell'art. 2, comma 3 del Nostro decreto 29 aprile 1917, n. 682.

Art. 24.

Dell'osservanza delle disposizioni contenute nel presente decreto e degli ordini del commissario generale sono personalmente responsabili i funzionari ed agenti di qualunque amministrazione, che per ragioni di ufficio debbano provvedere alla loro esecuzione.

Art. 25.

Sono esenti dalla imposta di ricchezza mobile e da quella sui profitti di guerra:

a) per un quinquennio le nuove fabbriche di combustibili aventi non meno di 4500 calorie, i nuovi impianti di gassificazione e distillazione, le nuove miniere con una produzione media non inferiore a cinquanta tonnellate al giorno e le nuove coltivazioni di torba con una produzione media giornaliera non inferiore a 10 tonnellate commerciabili, raggiunte entro 6 mesi dalla data del decreto di concessione per le miniere e durante la stagione annua lavorativa per le torbiere;

b) le miniere e torbiere esistenti che nell'anno 1918 triplicheranno la loro produzione in confronto di quella verificatasi nel 1917.

In ogni caso agli effetti dell'art. 7 del testo unico 14 giugno 1917, n. 971, sono pareggiati agli impianti ed alle trasformazioni per forniture militari quelli relativi all'aumento della produzione ed utilizzazione dei combustibili nazionali.

Nei contratti di acquisto o di affitto di terreni necessari per l'impianto di nuove miniere, cave e torbiere e per l'ampliamento di quelli esistenti le relative tasse sono applicate indipendentemente dal valore che i terreni hanno per i giacimenti minerari o torbiferi.

Sono esenti da tassa di ricchezza mobile i redditi provenienti da lavorazioni di boschi con una produzione di carbone vegetale per almeno un terzo della legna ricavata, intraprese entro l'anno 1918 e regolarmente condotte.

I combustibili di qualunque natura non possono essere assoggettati a dazio comunale nei luoghi di produzione.

Alle spedizioni di materiali e mezzi di opera autorizzate dal commissario generale per miniere, torbiere, lavorazioni di boschi, stabilimenti e fabbriche di combustibili esercitate a cura o sotto il controllo del commissario stesso, sono applicabili le riduzioni di tariffa e le facilitazioni accordate ai trasporti per conto dello Stato sulle ferrovie, tramvie e linee navigabili.

Il termine del 28 febbraio 1918 di cui all'art. 2 del Nostro decreto 5 agosto 1917, n. 1215, è prorogato al 28 febbraio 1919.

Art. 26.

Sono esenti da tassa di registro e bollo:

a) le convenzioni per la determinazione delle indennità e per la definizione dei rapporti dipendenti da requisizione di miniere e cave;

b) le convenzioni per l'esercizio di miniere e cave requisite.

Art. 27.

Le controversie dipendenti dall'applicazione del presente decreto, ed in quanto nel decreto stesso non sia diversamente disposto, sono risolute a norma dell'art. 15 del Nostro decreto 7 gennaio 1917, n. 35 e dell'art. 6 del Nostro decreto 22 febb. 1917, num. 261.

Art. 28.

Al conto corrente istituito in base all'art. 8 del Nostro decreto 22 febbraio 1917, n. 261, il ministro del tesoro verserà le somme che saranno richieste dal commissario generale sino al limite di lire quaranta milioni, in aggiunta alle assegnazioni autorizzate con precedenti Nostri decreti.

Al conto stesso saranno versate anche le somme di cui all'articolo 10, comma 2°, del Nostro decreto 26 aprile 1917, n. 696.

Art. 29.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — NITTI — MEDA — ALFIERI — DEL BONO — DALLOLIO — DARI — R. BIANCHI — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO MINISTERIALE 27 *febbraio* 1918, *col quale viene introdotta un'aggiunta alle avvertenze in calce al modello delle note informative.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI

Visti gli articoli 137 del Regolamento del personale ferroviario e 45 del Regolamento del personale navigante approvati col D. L. 13 agosto 1917, n. 1393;

Su proposta del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato:

Decreta:

Articolo unico.

Nelle *Avvertenze* in calce al modello delle note informative (allegato V all'art. 137 del Regolamento del personale ferroviario ed allegato IV all'art. 45 del Regolamento del personale navigante, approvati col D. L. 13 agosto 1917, n. 1393) per quel che riguarda la parte delle note da compilarsi dall'agente, viene aggiunto dopo l'ultimo comma il seguente comma:

« Qualora l'agente non abbia compilato, entro cinque giorni « dalla data in cui glie ne fu fatto invito, le note di cui sopra o « ne abbia omesso una parte, queste saranno compilate o comple- « tate dall'ufficio competente limitatamente a quanto risulta dai « dati matricolari e dallo stato di famiglia ».

Roma, 27 febbraio 1918.

Il ministro:

BIANCHI.

Ordine di servizio N. 28. (C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia di Val Senio.
(Linea Castelbolognese-Riolo).

A partire dalla data di ricevimento del presente Ordine di servizio, i prezzi da riscuotersi per conto della ferrovia di Val Senio (percorso Castelbolognese-Riolo dei bagni) per i trasporti in servizio cumulativo dei viaggiatori, in base alle concessioni speciali ed al regolamento trasporti militari, sono i seguenti:

		1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
		—	—	—
Tariffa differenziale *B*	L.	1,15	1,05	0,80
Tariffa militare con e senza bollo	»	1,00	0,80	0,50
Tariffa speciale per operai. . . .	»	—	—	0,45

Tali prezzi sostituiscono quelli dell'allegato n. 4 all'ordine di servizio n. 72-1917.

Rimangono invariati i prezzi e le tasse minime inerenti ai trasporti dei bagagli.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 29. (P.).

Regolamento del personale.

Si porta a conoscenza, che l'on. Consiglio d'amministrazione nella sua adunanza del 27 febbraio 1918, in virtù della facoltà delegatagli dall'art. 5 del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393. ha deliberato l'applicazione con decorrenza dal 23 set-

tembre 1917, degli articoli 216, 217, 218 e 219 del regolamento del personale ferroviario e degli articoli 80, 81 e 82 del regolamento del personale navigante.

Ha inoltre deliberato che, fermo rimanendo il trattamento spettante, a norma delle vigenti disposizioni, agli avventizi straordinari addetti, sia all'esercizio ferroviario, sia alla navigazione, nei casi di inabilità temporanea dipendente da infortunio sul lavoro, sia esteso agli avventizi di cui all'art 60 primo comma) del regolamento del personale ferroviario, il trattamento stabilito nella prima parte dell'art. 218 del regolamento medesimo, per quanto riguarda la integrazione della indennità legale durante la invalidità temporanea, per i primi tre giorni di malattia, quando le conseguenze dell'infortunio abbiano una durata superiore a cinque giorni, oppure l'agente sia ricoverato in un ospedale.

Ordine di servizio N. 30. (S.).

Norme per l'utilizzazione agricola da parte del personale, dei terreni ferroviari non necessari all'esercizio.

Con riferimento all'Ordine di servizio n. 126-1917 circa l'utilizzazione agricola, da parte del personale, dei terreni ferroviari non necessari all'esercizio, avvertesi che la concessione di tali terreni, qualora non si ricevessero sufficienti richieste dagli agenti del Movimento e dei Lavori, previsti nell'Ordine di servizio anzidetto, potrà farsi anche a quelli di altri servizi, beninteso qualora si trovino nelle condizioni stabilite dall'Ordine di servizio medesimo.

Il personale non appartenente al Movimento ed ai Lavori presenterà le domande di concessione ai superiori immediati, che le trasmetteranno col loro parere alla competente Sezione Lavori, per provvedere poi in merito ad esse con le stesse modalità di cui al ripetuto Ordine di servizio.

I Servizi interessati provvederanno dal canto loro a quanto

occorre per la debita sorveglianza dei propri agenti agli effetti del punto V dell'Ordine di servizio n. 126-1917, e per assicurare le regolari comunicazioni alla divisione o alla sezione Lavori delle irregolarità o degli abusi che si verificassero da parte degli agenti stessi, agli effetti della revoca della concessione.

Circolare N. 22. (C.).

Viaggi delle Ispettrici della Croce rossa.

(Vedi circolare n. 4 e 10 del 1917).

Si avverte che per i viaggi per ragioni di servizio, delle Ispettrici della Croce rossa, valgono le disposizioni impartite con le circolari 4 e 10 del 1917 per i viaggi delle Dame infermiere della Croce rossa.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9, 10 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Penalità contrattuali - Sentenza di esonero - Pagamento - Interessi scaduti - Ritenuta imposta di ricchezza mobile - Legittimità.

Le ferrovie dello Stato, trattenendo sugli interessi delle somme corrisposte ad una loro fornitrice a titolo di rimborso di multe contrattuali, l'imposta di R. M., agiscono per conto dell'Amministrazione finanziaria, titolare del credito, epperò sono estranee alla controversia sulla tassabilità o meno del cespite colpito.

Ai fini dell'applicabilità dell'imposta suddetta basta accertare che la somma pagata costituisca frutto di un bene di carattere mobiliare e non rimborso di capitale.

È inconcludente che il creditore sia suddito estero essendo la imposta preordinata a colpire qualunque somma dovuta a titolo di interessi da persone domiciliate e residenti nel regno (1).

CORTE APPELLO ROMA — Sent. 17 gennaio 1918 (*Est.* Morabito) — Etablissements Arbel *contro* FF. Stato.

Omissis.

Osserva che, sebbene col sistema della ritenuta, la riscossione dell'imposta si effettua dall'Amministrazione, che paga e nell'atto del pagamento, pure è indubitabile che quest'Amministrazione agisce per conto di quella della Finanza. Questa è la titolare del credito della imposta, la quale trae il suo fondamento nella legge, e la ritenuta non è che un modo speciale di percezione, da cui non si può fare dipendere la legittimità o meno dell'imposta. Nelle controversie perciò in cui il contribuente contesta la legittimità della tassa percetta, la vera contraddittrice è l'Ammini-

(1) Ved. Boll. 1917–IV–225.

strazione delle Finanze, la quale è l'unica interessata. Devesi di conseguenza confermare il capo della sentenza, la quale mise fuori le Ferrovie, essendo queste estranee alla questione sulla tassabilità o meno degli interessi dovuti in base alla sentenza di questa Corte.

Che la Società, premesso di aver la sua sede a Parigi e che per contratto la consegna dei carri e il pagamento del prezzo doveva aver luogo in Francia, assume che la produzione del suo reddito si verifica all'estero, e che nei suoi riguardi è inapplicabile la legge italiana, la quale colpisce d'imposta i soli redditi che si producono nello Stato. Aggiunge ancora che non bisogna confondere la produzione del reddito con la sua realizzazione, e che il fatto di essere stata soddisfatta in Italia l'ultima rata di prezzo, insieme agli interessi, in esecuzione della sentenza di questa Corte, non distrugge l'altro della produzione del suo reddito in Francia.

Siffatto assunto è però infondato. La ricerca del luogo di produzione del reddito avrebbe potuto influire nella risoluzione della controversia, se la legge si fosse limitata al precetto sancito nell'art. 2, in cui si stabilisce che l'imposta grava sui redditi. che ogni individuo od ente morale ha nello Stato.

Questa disposizione invece è seguita ed integrata da quella dell'art. 3 in cui si spiegano quali redditi sono considerati come esistenti nello Stato. Nella lettera *f*) poi si aggiunge con una dizione generale e comprensiva di ogni cosa: «che è in generale reddito tassabile ogni specie di reddito non fondiario che si produca nello Stato e che sia dovuto da persone domiciliate e residenti nello Stato». Da questa disposizione appare manifesto che per l'applicazione dell'imposta ed il correlativo diritto a percepirla, basta che si tratti di reddito e che questo sia dovuto da persona domiciliata e residente nello Stato, indipendentemente da ogni considerazione del luogo, ove si verifica la produzione. Orbene, poichè è evidente che le ferrovie le quali, in forza della sentenza di questa Corte, erano tenute al pagamento, hanno residenza in Italia, la controversia si restringe all'esame se gli interessi che furono colpiti da imposta rivestano il carattere di capitale o di reddito.

È questa l'unica questione da risolvere, ed è ozioso soffer-

fermarsi sui motivi della sentenza della Corte per intepretarne il dispositivo collo scopo di stabilire l'indole degli interessi. Qualunque sia la loro natura, compensativa o moratoria, se costituiscono un reddito sono tassabili, dappoichè concetto fondamentale della legge è che ogni reddito professionale o capitalistico, non colpito da imposta fondiaria o da quella sui fabbricati, è soggetto all'imposta di ricchezza mobile. Ora, a prescindere che ricorre la ragione della tassabilità, fondata sul principio della tutela sociale, in quanto che la Società per essere liberata dalla penale e conseguire il pagamento del restante prezzo di fornitura dei carri e dei relativi interessi, ha esperimentato la sua azione dinanzi le autorità giudiziarie italiane, non vi è dubbio che gli interessi rappresentano reddito.

In effetti la distinzione fra capitale e reddito si è che il primo è ogni cosa utile destinata alla produzione, ed il secondo è il prodotto stesso che se ne ritrae per i bisogni della vita. Gli interessi al momento che si incassarono dalla Società non reintegrarono nè aumentarono il capitale sociale, non accrebbero il patrimonio sociale, risolvendosi così in un frutto civile, che si realizza, e cioè in un reddito.

La caratteristica essenziale sia nel senso economico che finanziario del reddito è appunto questa di lasciare integra la cosa che serve a produrlo, talchè possa impunemente consumarsi, senza che la posizione economica di chi lo gode subisca una diminuzione. Stabilito così che gli interessi sulla rata di prezzo insoluta della fornitura dei carri e trattenuta indebitamente dalle Ferrovie a titolo di multa, costituisca il frutto del prezzo rimasto presso le Ferrovie durante il giudizio o il reddito capitalistico, consegue la legittimità della tassa applicata e percetta.

La sentenza quindi merita conferma senza attendere alla istanza di prova testimoniale dell'appellante Società. Questo mezzo istruttorio è irrilevante, dappoichè il fatto, che la Ferrovia avesse preparato la rimessa per posta della somma totale degli interessi, senza ritenuta della tassa e che poi per l'arrivo in Roma del Presidente della Società avesse sospeso la spedizione, prova l'errore o svista, in cui incorsero in un primo momento le Ferrovie, ma non infirma affatto la legittimità della tassa riscossa.

Errata-corrige

Bollettino ufficiale n. 10 del 7 marzo 1918:

Ordine di servizio n. 24, pagina 86 (Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Assoro-Cavalcatore della linea complementare a scartamento ridotto Assoro-Leonforte).

Le quote dei biglietti di 1ª classe relative al percorso dalla stazione di Cavalcatore sono da rettificarsi come segue:

Assoro	L.	1,60
Mulinello	»	2,75
Valguarnera	»	4,75
Floristella.	»	5,60
Grottacalda	»	5.90

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XI - N. 13

28 MARZO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, marzo 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 10 *febbraio* 1918, *n.* 213, *che demanda al Ministero per le armi e munizioni, l'applicazione dei turni di riposo negli stabilimenti industriali, che derivano la forza motrice da energia elettrica, e detta altresì altri provvedimenti, concernenti l'energia elettrica medesima* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, colla quale sono stati conferiti al Governo del Re i poteri straordinari durante la guerra;

Visto il decreto Luogotenenziale 26 giugno 1915, n. 993, sulla mobilitazione industriale;

Visto il decreto Luogotenenziale 22 agosto 1915, n. 1277;

Visto il decreto Luogotenenziale 4 febbraio 1917, n. 204;

Visto il decreto Luogotenenziale 25 gennaio 1917, n. 173;

Visto il decreto Luogotenenziale 11 novembre 1917, n. 1943;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 489, sul riposo settimanale;

Riconosciuta la necessità di provvedere alla migliore utilizzazione dell'energia elettrica e di limitarne il consumo;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per le armi e munizioni, di concerto con i ministri dell'interno, dei lavori pubblici, dell'industria, commercio e lavoro, e dei trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 febbraio 1918, n. 49.

Art. 1.

Il Ministero per le armi e munizioni, a mezzo dei Comitati regionali di mobilitazione industriale, potrà applicare i turni di riposo settimanale agli stabilimenti industriali, che a termine della legge 7 luglio 1907, n. 489, attuano il riposo festivo, se derivano la forza motrice di cui abbisognano da imprese distributrici di energia elettrica.

Tali disposizioni verranno applicate dai Comitati suddetti, quando lo ritengano opportuno, anche a quegli stabilimenti industriali che producono, con impianti propri, l'energia elettrica loro occorrente.

Dei provvedimenti presi sarà data comunicazione ai competenti Circoli di ispezione dell'industria e del lavoro.

Art. 2.

Salvo che per quelle zone dichiarate in istato di guerra, in cui provvede il Comando supremo, gli spostamenti di orario e le limitazioni di orario e di consumo, nella distribuzione dell'energia elettrica saranno imposte dal Ministero delle armi e munizioni, a mezzo dei Comitati regionali di mobilitazione industriale.

Il Ministero predetto, a mezzo dei Comitati, potrà pure sopprimere o ridurre speciali categorie di utenze di energia. Analogamente dovrà provvedersi per le nuove forniture di energia e per gli aumenti delle forniture in corso, quando riguardino potenze superiori ai 10 kilowatt per uso industriale, e ai 2 kw. per luce.

Gli scambi di energia, fra distributori di elettricità, anche per periodi di breve durata, saranno sottoposti al controllo del Ministero per le armi e munizioni.

È fatta eccezione alle disposizioni del presente articolo a favore delle ferrovie dello Stato.

Art. 3.

Qualora si renda opportuna la esecuzione di speciali opere o collegamenti per la migliore utilizzazione degli impianti o dell'energia di cui all'art. 1°, il Comitato centrale di mobilitazione

industriale potrà provvedere ai lavori anche direttamente, prendendo gli opportuni accordi col ministro dei lavori pubblici per quanto riguarda l'osservanza delle disposizioni contenute nel decreto-legge 20 novembre 1916, n. 1664, sulle derivazioni di acque pubbliche e il decreto Luogotenenziale 22 febbraio 1917, n. 386, sulla costruzione e il collegamento di linee di trasmissione di energia elettrica.

Art. 4.

Ferme restando nel territorio dichiarato in istato di guerra le facoltà del Comando supremo per esigenze derivanti dalle operazioni belliche, è di esclusiva competenza del Comitato centrale di mobilitazione industriale la requisizione di energia elettrica, resasi disponibile con l'attuazione dei provvedimenti di cui agli articoli precedenti.

Art. 5.

Gli esercenti di aziende industriali che in seguito ai provvedimenti di cui agli articoli precedenti sono obbligati a sospendere in tutto od in parte, l'uso della energia elettrica o a limitarlo a determinati periodi della giornata, hanno la facoltà di attuare quelle deroghe al divieto del lavoro notturno delle donne e dei fanciulli e alle prescrizioni della durata minima del riposo intermedio, che siano ritenute necessarie per la attuazione del presente decreto.

Gli esercenti che si valgano di questa facoltà debbono darne notizia entro due giorni al competente Circolo dell'industria e del lavoro, e per le provincie di Reggio Calabria, di Catanzaro e della Sicilia al Circolo di Napoli.

L'ispettore dell'industria e del lavoro, a richiesta degli operai e, occorrendo, di sua iniziativa, può porre all'attuazione delle deroghe tutte quelle limitazioni e condizioni che ritenga necessarie od opportune.

Art. 6.

I ricorsi contro i provvedimenti presi in base al presente decreto non avranno efficacia sospensiva.

Art. 7.

Con regolamento da emanarsi dal ministro per le armi e munizioni saranno fissate le norme per l'applicazione del presente decreto.

Sarà pure precisato a quali effetti dovrà ritenersi festivo il giorno di riposo compensativo settimanale, e correlativamente a quali effetti dovrà essere considerato feriale il giorno di domenica.

Nel regolamento saranno anche stabiliti i procedimenti per la concessione o l'imposizione delle deroghe alle disposizioni delle leggi vigenti sul disciplinamento o sulla tutela del lavoro di cui all'art. 5.

Art. 8.

I contravventori alle disposizioni che verranno emanate in base al presente decreto saranno puniti coll'arresto da uno a sei mesi e con l'ammenda da L. 100 a L. 2000, e potranno essere privati di ogni ulteriore fornitura di energia elettrica.

Art. 9.

Il presente decreto avrà vigore dal giorno successivo a quello della pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno, fino a tre mesi dopo la conclusione della pace.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — DALLOLIO — DARI — CIUFFELLI — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Appendice all'ordine generale N. 3-1915. (S.).

Ordinamento dell'esercizio delle ferrovie secondarie (Gruppo Sicilia).

In conformità alla qualifica adottata nel regolamento del personale delle ferrovie secondarie della Sicilia, approvato con decreto Luogotenenziale 28 ottobre 1917, n. 1918, il funzionario preposto all'esercizio ed alla gestione amministrativa e contabile delle ferrovie stesse, assume da ora in poi la denominazione di « Direttore dell'esercizio ferrovie secondarie Sicule.

Ordine di servizio N. 31. (C. M.).

Estensione di servizio nello scalo di Vado Marina.

(Vedi ordine di servizio n. 235-1915).

Dal giorno 1° aprile 1918 lo scalo di Vado Marina viene ammesso, *in via provvisoria,* ai trasporti a G. V. a carro completo per conto esclusivo dell'autorità militare.

Ai trasporti di cui sopra sono applicabili i prezzi, le condizioni e le norme del capo II, parte II, dell'allegato 8 alle tariffe.

In conseguenza di quanto sopra nella « prefazione generale all'orario generale di servizio (edizione 1° novembre 1917), a pag. 15, si dovrà modificare come appresso la nota (10):

(10) Livorno Torretta, Porto Empedocle Porto. — Ammesse ai soli trasporti a P. V. ordinaria.

Vado Marina. — Ammessa ai trasporti di cui sopra, nonchè, in via provvisoria, a quelli a G. V. a carro completo per conto esclusivo dell'autorità militare.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pag. 62,

in corrispondenza di « Vado Marina » si dovrà esporre, nella colonna 8, l'indicazione G (13), riportando in calce la seguente nota:

(13) In via provvisoria e limitatamente ai trasporti a carro completo per conto dell'autorità militare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 32. (S.).

Facoltà pei portatori di biglietti a prezzo ridotto (serie C) di passare alla classe superiore, previo pagamento dell'intera differenza a tariffa ordinaria.

In analogia alla facoltà ammessa pei detentori di biglietti gratuiti (vegg. decreto Luogotenenziale 28 settembre 1917, n. 1700, recante modificazioni al Regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per un solo viaggio), anche i portatori di biglietti a prezzo ridotto (Serie *C*) possono passare alla classe superiore previo pagamento dell'intera differenza a tariffa ordinaria, *senza che occorra alcuna autorizzazione speciale inscritta sui biglietti medesimi.*

All'uopo si debbono osservare le disposizioni di cui all'ordine di servizio n. 152-1917.

A parziale modificazione del § 2 punto *c*) delle Norme d'applicazione del sopra citato Regolamento, si avverte che sui biglietti Serie *C* rilasciati a favore di persone alle quali spetta la 2ª classe, si deve porre l'indicazione:

« *Non vale per la 1ª classe, se non previo pagamento dell'intera differenza a tariffa ordinaria* ».

Il Direttore generale
R. DE CORNÉ.

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

(166231) - **Gasparoni** Ernesto — guardia di stazione a Thiene — caporalmaggiore di fanteria — morto il 31 ottobre 1916.

(168415) - **Moalli** Domenico — frenatore a Luino — caporale di artiglieria — morto il 19 agosto 1917.

- **Gilardi** Romeo — manovale a Milano P. S. — soldato di fanteria — morto il 19 agosto 1917.

- **Corfiati** Gaetano — manovale avventizio stazione Apricena — soldato di fanteria — morto il 4 settembre 1917.

- **Beffa** Angelo — manovale a Calvisano — soldato di fanteria — morto il 21 novembre 1917.

(106252) - **Bindi** Carlo — applicato stazione Brescia — capitano di fanteria — molto il 18 dicembre 1917.

MORTI IN SEGUITO A FERITE RIPORTATE IN GUERRA.

(173666) - **Ferracci** Ivo — frenatore a Spezia — soldato di fanteria — morto il 19 agosto 1917.

(151265) - **Sabattini** Francesco — disegnatore Servizio costruzioni — tenente di fanteria — morto il 28 novembre 1917.

- **Tassinari** geom. Pietro — assistente dei lavori avventizio Servizio costruzioni — tenente degli alpini — morto il 20 gennaio 1918.

MORTI IN SEGUITO A MALATTIA CONTRATTA AL CAMPO.

- **Barbesino** Carlo — Manovale avventizio a Sampierdarena — guardia di finanza — morto il 2 novembre 1916.

MORTI IN SERVIZIO MILITARE VITTIME DEL DOVERE.

(174585) - **Picchi** Marcello — assistente di 2ª classe a Spezia — soldato del genio — morto il 16 ottobre 1917.

(166707) - **Galluzzi** Armando — applicato Ufficio Economato Torino — timoniere di marina — morto il 16 novembre 1917.

MORTI IN SERVIZIO FERROVIARIO VITTIME DEL DOVERE.

(35155) - **Sirignano** geom. Carmine — controllore di 2° grado ad Udine — morto il 25 ottobre 1917.

(116677) - **Palluan** Carlo — accenditore a Portogruaro — morto il 2 novembre 1917.

- **Jaccarino** Aniello — 1° macchinista avventizio Esercizio Navigazione — morto il 4 marzo 1918.

- **Gazzo** Filippo — 2° macchinista avventizio Esercizio Navigazione — morto il 4 marzo 1918.

- **Scarfogliero** Enrico — carpentiere avventizio Esercizio Navigazione — morto il 4 marzo 1918.

- **Cipriano** Luigi — carbonaio avventizio — Esercizio Navigazione — morto il 4 marzo 1918.

- **Sorrentino** Aniello — giovanotto avventizio — Esercizio Navigazione — morto il 4 marzo 1918.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XI - N. 14

4 APRILE 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, aprile 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 14 ***febbraio*** **1918, n. 366,** ***che fissa dal 1° giugno 1917 l'entrata in vigore delle disposizioni contenute nell'art. 12 del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, e demanda temporaneamente al Consiglio di amministrazione l'applicazione delle pene disciplinari, previste dai regolamenli dei vari personali delle ferrovie dello Stato*** **(1).**

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il Nostro decreto 13 agosto 1917, n. 1393, che approva i regolamenti dei vari personali delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con i ministri del tesoro, delle finanze, della marina, della grazia e giustizia, dell'agricoltura e per l'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le disposizioni contenute nell'art. 12 del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n, 1393, hanno vigore dal 1° giugno 1917.

Art. 2.

Fino a quando non saranno avvenute le elezioni dei rappresentanti del personale nei Consigli di disciplina istituiti coi regolamenti approvati col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1 aprile 1918, n. 77.

le punizioni, che a termini dei regolamenti stessi sono di competenza dei Consigli di disciplina suddetti, saranno inflitte ed i relativi ricorsi giudicati dal Consiglio di amministrazione colla procedura prevista negli articoli 50, 52, 53 e 54 del regolamento del personale ferroviario approvato col R. decreto 22 luglio 1906, n. 407 e negli articoli 49, 51, 52 e 53 del regolamento del personale navigante approvato col R. decreto 25 giugno 1914, ferma l'applicazione del disposto dell'art. 210 (secondo comma) del nuovo regolamento del personale ferroviario e 114 del nuovo regolamento del personale navigante.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — R. BIANCHI — NITTI — MEDA — DEL BONO — SACCHI — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 33. (P.).

Provvedimenti per il personale della ferrovia Palermo-Corleone.

In applicazione del disposto dell'art. 3 del decreto Luogotenenziale 20 gennaio 1918, n. 219, il Consiglio d'amministrazione, con deliberazione in data 18 corr., ha determinato gli organi dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato competenti a prendere i provvedimenti previsti dal Regolamento sociale che resta in vigore per il personale della ferrovia Palermo-Corleone, come dall'elenco seguente.

*Allegato all'ordine di servizio **N**. 33-1918.*

REGOLAMENTO

pel personale della ferrovia PALERMO CORLEONE SAN CARLO

Autorità dell'Amministrazione FF. S. competenti a prendere i provvedimenti previsti dai singoli articoli.

AUTORITÀ ATTUALMENTE PREVISTE

Art. 5 (2° comma).

Direttore generale per gli agenti in prova e Consiglio d'amministrazione per gli agenti stabili.

I passaggi che portino seco cambiamenti di qualifica sono deliberati dall'*Amministrazione* inteso l'agente interessato.

Art. 7 (2° comma).

Direttore generale.

Gli agenti a paga giornaliera sono retribuiti solo per il tempo in cui prestano effettivo servizio, salve le eccezioni di cui nel presente regolamento e quelle che saranno stabilite con speciali disposizioni del *direttore*.

Art. 8.

Direttore generale.

Gli agenti non possono, neppure a mezzo di interposta persona, esercitare altri uffici, impieghi, commerci, professioni e mestieri, senza averne avuto esplicito permesso dalla *Società*.

Art. 11 (2° e 3° comma).

Direttore generale.

Qualora la risposta non sia ritenuta soddisfacente, la istanza od il reclamo può essere rivolto all'ufficio superiore ed in ultimo grado al *direttore*, ma sempre pel tramite del superiore immediato.

Direttore generale.

Se trascorrono 30 giorni senza che sia stata data risposta, l'istanza od il reclamo può essere rinnovato direttamente all'ufficio superiore ed in ultimo grado al *direttore*... *omissis*.

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 33-1918.*

AUTORITÀ ATTUALMENTE PREVISTE.

Autorità dell'Amministrazione FF. S. competenti a prendere i provvedimenti previsti dai singoli articoli

Art. 11 (2° e 3° comma).

Le nomine del personale in prova sono di competenza del *direttore*.

Direttore generale.

Le nomine a stabile sono deliberate dal *Consiglio d'Amministrazione... omissis.*

Consiglio d'amministrazione.

Art. 13 (1° comma).

Per l'ammissione al servizio di prova è necessario:

1° *omissis*;

2° di avere superato al momento del passaggio in prova il 18° anno di età e non oltrepassati i 30 anni, pei servizi attivi, ed i 35 per gli altri servizi, salvo le eccezioni che, *con l'approvazione governativa*, la *Direzione della società* credesse di ammettere in casi speciali o per determinate categorie di personale.

Consiglio d'amministrazione (senza approvazione governativa).

Art. 15 (1° comma).

Gli agenti in prova possono venire esonerati dal servizio con deliberazione insindacabile del *direttore, da comunicarsi al Circolo Ferroviario d'Ispezione competente*;

Direttore generale (senza comunicazione al Circolo).

a) *omissis;*

b) se, durante il periodo di prova, a giudizio insindacabile del *direttore*, abbiano dimostrato... *omissis.*

Direttore generale.

Art. 16 (ultimo comma).

Le promozioni sono deliberate dal Consiglio d'Amministrazione per gli agenti stabili e dal *direttore* per quelli in prova.

Consiglio d'amministrazione.
Direttore generale.

Art. 17 (3° e 4° comma).

La Società può adibire temporaneamente gli agenti di cui ai precedenti capoversi a funzioni di grado superiori a quello di cui sono provvisti, ma è tenuta, dopo

Consiglio d'amministrazione.

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 33-1918.*

Autorità dell'Amministrazione FF. S. competenti a prendere i provvedimenti previsti dai singoli articoli.

AUTORITÀ ATTUALMENTE PREVISTE.

trascorso un anno di reggenza continuata, a deliberare la promozione effettiva, quando la reggenza siasi esercitata in funzioni del servizio attivo inerenti alle qualifiche indicate nelle disposizioni approvate col R Decreto 10 giugno 1900, n. 264, od a quelle equiparate, nonchè a quelle altre che fossero designate dalla *Società*, e così pure... *omissis.*

Non si applica.

Le reggenze per le qualifiche indicate nel R. Decreto 10 giugno 1900, n. 264, od a quelle equiparate, saranno dalla Società comunicate trimestralmente al Ministero dei lavori pubblici (ufficio speciale delle ferrovie) in relazione ai posti vacanti.

Art. 24 (25 SS).

Direttore d'esercizio salvo l'intervento del Direttore generale per decidere se ed in quale misura sia da corrispondersi lo stipendio o la paga.

Il *direttore* ha la facoltà di accordare, in casi speciali, congedi straordinari, determinando se ed in quale misura sia da corrispondersi lo stipendio o la paga.

Art. 27 (4° comma).

Consiglio d'amministrazione.

L'aspettativa deve essere in ogni caso deliberata dal *direttore* il quale ne determina la durata... *omissis.*

Art. 28 (2° comma).

Consiglio d'amministrazione.

L'esonero definitivo per gli agenti stabili è deliberato dal *Consiglio d'Amministrazione.*

Art. 29.

Direttore generale.

Nei casi di imperfezioni fisiche dipendenti da infortunio sul lavoro, ed ove la inabilità permanente sia soltanto parziale e vi sia la possibilità, riconosciuta dall'*Ufficio speciale delle ferrovie* di mantenere l'agente in servizio destinandolo ad altra funzione . . . *Omissis.*

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 33–1918.*

Autorità dell'Amministrazione FF. S. competenti a prendere i provvedimenti previsti dai singoli articoli

AUTORITÀ ATTUALMENTE PREVISTE.

Art. 31, 1° comma.

Le dimissioni volontarie non hanno valore in effetto, finchè non sono accettate dalla *Società* . . . *Omissis*. — **Consiglio d'amministrazione.**

Art. 33, 2° comma.

Agli agenti citati come testimoni per cause non contemplate nei precedenti alinea, ed anche non attinenti al servizio, decide il *direttore* caso per caso se, in quale misura e per quanto tempo, debba essere corrisposto lo stipendio o paga durante l'assenza. — **Direttore generale.**

Art. 45, 2°, 5° e 6° comma.

La sospensione preventiva è di massima disposta dal *direttore* o dai capi servizio ed in casi d'urgenza dai superiori immediati . . . *Omissis*. — **Direttore d'esercizio.**

In ogni caso il *direttore* giudica irrevocabilmente, a seconda delle circostanze, se ed in qual misura sia da rimborsarsi lo stipendio o la paga trattenuta. — **Direttore generale.**

Il *direttore* ha anche facoltà di concedere all'agente sospeso in via preventiva, od alla sua famiglia un assegno alimentare non eccedente la metà dello stipendio o paga. — **Direttore d'esercizio.**

Art. 46, 2° comma.

La deliberazione del licenziamento è di competenza del *direttore* e deve essere preceduta dalla sola constatazione delle mancanze e loro contestazione agli incolpati. — **Direttore generale.**

Art. 51.

Le punizioni per le mancanze di cui all'art. 41 sono inflitte, previo accertamento dei fatti costituenti la mancanza e loro contestazione all'incolpato, dai capi servizo, o da chi ne esercita le funzioni, nei casi pre- — **Direttore d'esercizio.**

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 33–1918.*

Autorità dell'Amministrazione FF. S. competenti a prendere i provvedimenti previsti dai singoli articoli

AUTORITÀ ATTUALMENTE PREVISTE.

visti dal paragrafo 1° all'8° compreso, pei quali la sospensione può estendersi fino a 10 giorni; dal *direttore* quando, pei casi previsti dai paragrafi 2°, 5°, 6°, 8°, venga anche proposto il trasloco punitivo, e per tutti gli altri casi previsti dal paragrafo 9° al 16° compreso, pei quali la sospensione può estendersi da uno a trenta giorni.

Art. 52, dal 1° al 4° comma.

Le punizioni per le mancanze di cui agli art. 42, 43 e 44 sono inflitte con deliberazione del Consiglio di disciplina costituito:

Capo Compartimento.

Da *un funzionario dell'Ufficio speciale delle ferrovie, designato dal Ministero dei lavori pubblici, con le funzioni di presidente;*

Direttore dell'esercizio delle FF. secondarie della Sicilia.

Dal *direttore della Società o da un membro del Consiglio d'amministrazione, o da chi per essi;*

Funzionario superiore della ferrovia Palermo Corleone-San Carlo da nominarsi dal Direttore generale al 1° gennaio di ogni anno.

Da *un funzionario superiore della Società da designarsi da chi ha la rappresentanza legale della Società stessa,* al 1° gennaio di ogni anno.

Art. 56.

Consiglio di disciplina.
Direttore d'esercizio.

Il ricorso deve essere indirizzato per la via gerarchica al *Consiglio di disciplina* per le punizioni inflitte dal Consiglio di disciplina stesso o dal *direttore*;

Direttore d'esercizio.

al *direttore* per le punizioni inflitte dai capi di servizio e per tutte quelle relative al personale in prova, che non siano inflitte dai superiori locali di cui all'articolo 50. *Omissis.*

Ordine di servizio N. 34. (M. C. L.).

Trasformazione in stazione dello scalo merci di Valdellora e cambiamento di nome della stazione di Spezia e dello scalo marittimo di Spezia.

(Vedi ordine di servizio n. 144-1912).

Dal giorno 8 aprile 1918 lo scalo merci di Valdellora, facente ora parte della stazione di Spezia, viene trasformato in stazione col nome di *Spezia Valdellora.*

Dallo stesso giorno il nome dell'attuale stazione di Spezia viene cambiato in quello di *Spezia Centrale* e lo scalo marittimo di Spezia assume il nome di *Spezia Porto.*

La nuova stazione di Spezia Valdellora è provvista dei seguenti impianti:

— Ufficio movimento, alla progressiva km. 171+064, 45 a sinistra nel senso da Pisa a Spezia;

— Fabbricato ad uso ufficio merci, alla progressiva km. 171+580, 06;

— Fascio di binari di ricevimento e partenza dei treni allacciato ai binari di corsa della linea Pisa-Spezia, verso Pisa alla progressiva km. 170+732, 17 e verso Spezia Centrale alla progressiva km. 171+672.

— Scalo merci P. V. con magazzino, piani caricatori coperti e scoperti con carico di fianco; binari di carico e scarico diretto, bilancia a ponte da tonnellate 40 e sagome limite;

— Segnali e apparati di sicurezza: Nessuna variazione viene apportata ai segnali ed apparati di sicurezza quali risultano dall'ordine di servizio n. 61-1917;

— Ufficio telegrafico, incluso nei circuiti 1876 e 4014 con la chiamata *V. L.*

Dalla data suddetta la stazione di Spezia Valdellora sarà considerata, a tutti gli effetti della circolazione dei treni, come stazione capo tronco secondaria di Spezia.

La stazione di Spezia Valdellora dal suddetto giorno 8 aprile 1918 viene ammessa ai trasporti di merci e di veicoli a piccola velocità ordinaria in servizio interno e cumulativo italiano, senza alcuna limitazione. Dal medesimo giorno tale servizio nella stazione di Spezia Centrale viene limitato ai trasporti diretti o provenienti dagli allacciamenti del Regio Arsenale Militare marittimo e della Società Nazionale Carbonifera.

Pei trasporti da e per la nuova stazione di Spezia Valdellora valgono le stesse distanze in vigore per Spezia Centrale.

Con l'attuazione del provvedimento di cui trattasi viene soppressa la tassa suppletiva di centesimi 25 per tonnellata per le rispedizioni a p. v. in collettame da Spezia Valdellora di farine colà in arrivo a carro completo, di cui l'ordine di servizio 408-1912.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1911), nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° novembre 1917), nell'Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 g. v. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915), nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, devono essere introdotte le aggiunte e le modificazioni di cui all'allegato al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNÉ.

Allegato all'ordine di servizio N. 34–1918.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914)

a pag. 58 modificare i nomi delle stazioni di Spezia e Spezia Scalo Marittimo rispettivamente in « Spezia Centrale » e « Spezia Porto »:

cancellare il richiamo (*d*) esposto di contro al nome della stazione di Spezia;

fra i nomi di Spezia Porto e Spezzano Albanese inserire:

Spezia Valdellora/Genova–Pisa/Firenze/Genova/72.74/—/—/—/—/O/V/—/S/
6° Spezia
—/—/F/—/40/S/

cancellare la nota (*d*);

cambiare la nota (8) in: « Limitatamente ai trasporti diretti o provenienti dagli allacciamenti del Regio Arsenale Militare Marittimo e della Società Nazionale Carbonifera ».

a pag. 84 della tabella 72 cambiare il nome della stazione di Spezia (2) in « *Spezia Centrale* (2) e Spezia Valdellora », e a piè della tabella stessa nella nota (2) modificare il nome di « Spezia » in « Spezia Porto ».

a pag. 85 nella tabella 74 cambiare il nome della stazione di Spezia (3) in « *Spezia Centrale* (3) e Spezia Valdellora », e a piè della tabella stessa nella nota (3) modificare il nome di « Spezia » in « Spezia Porto ».

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° novembre 1917)

a pag. 14 al nome di Spezia Porto esporre il richiamo (1);

modificare il nome di Spezia Val Bellora in « Spezia Valdellora » e di contro esporre il richiamo (10);

a pag. 15 alla nota (1) modificare il nome di Spezia Scalo Marittimo in « Spezia Porto », e alla nota (10) dopo il nome di Porto Empedocle Porto aggiungere quello di « Spezia Valdellora ».

Nell' « Elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n° 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) a pag. 38 modificare il nome della stazione di Spezia in « Spezia Centrale ».

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916)

a pag. 58 modificare i nomi delle stazioni di Spezia e Spezia Scalo Marittimo** rispettivamente in « Spezia Centrale » e « Spezia Porto »;

fra i nomi di Spezia Porto e Spezzano Albanese trascrivere il nome di Spezia Valdellora, e di contro, rispettivamente nella penultima ed ultima colonna, i numeri 328 e 663;

nella nota (1) a piè di pagina modificare il nome di Spezia in « Spezia Centrale ».

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 34-1918.*

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo

a pag. 13 modificare i nomi delle stazioni di Spezia e Spezia Scalo Marittimo rispettivamente in « Spezia Centrale » e « Spezia Porto »;

fra i nomi di Spezia Porto e Spezzano Albanese inserire:

/Spezia Valdellora/34/4 *bis*/

a pag. 34 modificare i nomi delle stazioni di Spezia e Spezia Scalo Marittimo rispettivamente in « Spezia Centrale » e « Spezia Porto »;

fra i nomi delle suddette due stazioni inserire:

/4 *bis*/ Spezia Valdellora

indicandovi lo stesso istradamento e la stessa distanza risultanti per la stazione di Spezia Centrale, e, per quanto riguarda i prontuari valevoli per la tassazione dei trasporti merci, nelle note esistenti a piè della pagina stessa, modificare il nome di Spezia in « Spezia Centrale ».

Infine in tutte le altre pubblicazioni di servizio in cui trovansi compresi i nomi di Spezia e Spezia Scalo Marittimo, modificare i nomi stessi rispettivamente in « Spezia Centrale » e « Spezia Porto ».

SENTENZE

Trasporto - Riconsegna - Errore successivo - Irresponsabilità del Vettore.

L'Amministrazione ferroviaria non risponde dell'erroneo scambio di merci avvenuto dopo lo svincolo e la consegna al rappresentante del destinatario.

CORTE APPELLO DI CASALE — Sent. 24 gennaio (*Est.* Cordera) – Ferrovie Stato *contro* Martini Jacopo.

Ritenuto in fatto, come già ebbe ad osservare la Suprema Corte colla sua sentenza 15-24 novembre 1916, colla quale rinviò la causa a questa Corte: (1)

Che il farmacista Jacopo Martini citò nel maggio 1914 avanti al Tribunale di Mondovì le ferrovie dello Stato, assumendo che nel febbraio la ditta Todros gli aveva spedito due cilindri della capacità di circa litri trecento di acqua ragia, che il 17 febbraio il suo conducente, essendosi portato alla stazione di Mondovì a ritirare due fusti d'olio minerale, era stato invitato dagli agenti ferroviari a ritirare anche i due cilindri d'acqua ragia, al che la ricevuta al registro consegna merci era stata apposta dall'assuntore dei trasporti a domicilio Giuseppe Manfredi, munito di procura per il ritiro della merce destinata al Martini;

Che i due cilindri che si trovavano vicini e soli nel deposito merci erano stati indicati al conducente, che aiutato da altri, li aveva caricati, che i medesimi si rassomigliavano per dimensione, forma e colore, che il contenuto di uno di essi, versato il mattino successivo nella caldaia dello stabilimento Martini ove bolliva la miscela per la preparazione della trementina, aveva determinato un incendio che distrusse il laboratorio, consistendo esso non di

(1) Ved. sent. della Cassazione di Torino, nel Boll. 1916, IV, 5.

acqua ragia, ma di alcool puro; che l'errore era avvenuto alla ferrovia, dove essendo giunti cilindri di alcool, diretti ad una ditta, che non era la Martini, uno di essi era stato scambiato con un cilindro di acqua ragia, destinato a quel farmacista, e consegnato al suo conducente, e che i danni risentiti ammontavano a lire 14,634.70 e che di essi con gli interessi e le spese dovevano rispondere le ferrovie.

Con esso attore Martini sollecitava conseguentemente di essere ammesso a provare i fatti con testimoni e con perizia, mentre l'Amministrazione opponeva l'irrecevibilità delle domande perchè non precedute da reclamo in via amministrativa, e ad ogni modo il difetto di fondamento perchè i fusti erano stati svincolati e ritirati senza riserva, perchè i danni erano da imputarsi allo stesso Martini e ai suoi dipendenti, e infine perchè le indennità proposte dovevano essere diversamente conteggiate ed erano già state rifuse dalla Compagnia di Assicurazione degli incendi alla quale il Martini era abbonato.

Che il Tribunale di Mondovì con sentenza 1-7 aprile 1915 faceva luogo alla ammessione della prova testimoniale e peritale, e la Corte d'appello di Torino, con sentenza 11 gennaio 1916, confermava la sentenza dei primi giudici, ammettendo un nuovo capitolo di prova dedotto dalle ferrovie, ed inteso a dimostrare che la merce in lite era stata svincolata e ritirata dal Manfredi, che, non presenti gli agenti della stazione, la consegnava al conducente per il trasporto a Roccaforte residenza del Martini.

Che la sentenza anzidetta della Corte d'appello di Torino fu cassata dalla Suprema Corte con sentenza 13-24 novembre 1916, la quale rinviò la causa a questa Corte, demandandole anche di pronunciare sulle spese del giudizio di cassazione.

Che con citazione 15 giugno 1917 l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in persona del capo Compartimento di Torino: comm. ing. Edoardo Doux, chiamava a comparire innanzi a questa Corte, quale sede di rinvio, il sig Jacopo Martini chiedendo che in costui confronto fosse pronunciato riformarsi la sentenza 1-7 aprile 1915 del Tribunale di Mondovì, ed in via pregiudiziale assolversi dall'osservanza del giudizio e in merito assolversi dalle attrici domande, sempre col favore delle spese e degli onorari di lite dei vertenti e vertiti giudizi.

Che iscrittasi la causa sul ruolo di spedizione di questa Corte al n. 218 il 3 luglio 1917, ed assegnatasi a questa prima sezione, con presidenziale decreto di pari data, all'udienza del nove corrente, ne seguiva la discussione assumendo rispettivamente i procuratori delle parti le conclusioni sovra riportate.

Considerato in diritto:

Che l'appellata sentenza, dopo avere escluso che trattasi nella specie di colpa contrattuale ed affermato trattarsi invece di colpa extra-contrattuale, perchè non avente attinenza col contratto di trasporto, il quale fu solo occasione; che il vettore facesse avere al Martini un cilindro di alcool che non entrava nel contratto, ritenne che all'Amministrazione ferroviaria incombe responsabilità per la colpa dei suoi agenti, i quali nella consegna al Manfredi, mandatario del Martini, od al costui conducente, della merce a lui destinata, avrebbero, secondo attore, agito con manifesta negligenza ed ammise le prove da esso attore addotte per testimoni e per perizia dedotte dall'attore Martini.

Che l'Amministrazione ferroviaria chiede la riforma dell'appellata sentenza, sostenendo la irricevibilità della domanda del Martini, e contestando di dovere comunque rispondere dei danni che il Martini afferma avere subìti.

Tali istanze ed eccezioni devono riconoscersi pienamente fondate.

E invero risulta dalla concorde ammissione delle parti che i due cilindri di acqua ragia stati spediti al Martini dalla ditta Todros di Torino, giunsero alla stazione ferroviaria di Mondovì, ove furono il 17 febbraio 1914 svincolati dallo spedizioniere Manfredi, il quale pagò l'importo della spedizione all'Amministrazione ferroviaria trattenendo presso di sè il bollettino di consegna. Egli agiva, come non venne contestato in causa, quale mandatario del destinatario Jacopo Martini, dimorante a Roccaforte di Mondovì, quindi, dopo lo svincolo dei due cilindri, ne rimase consegnatario per conto del Martini. Da ciò consegue che dopo lo svincolo e la consegna, ricevuta dal Manfredi della merce diretta al Martini, l'Amministrazione ferroviaria, la quale aveva esattamente e completamente eseguito il contratto di trasporto, non poteva più es-

sere ulteriormente ricercata di responsabilità dal Martini, poichè ogni rapporto tra l'Amministrazione ed esso Martini era cessato, dopochè il Manfredi, non solo aveva effettuato lo svincolo, ma quale mandatario del Martini, si era reso consegnatario della merce, ogni errore relativo al carico di detta merce, ed all'ulteriore sua spedizione a Roccaforte a mezzo del conducente Gavotto, non può quindi farsi risalire all'Amministrazione ferroviaria, ma bensì è imputabile al consegnatario Manfredi, il quale di ciò si dimostró edotto coll'invio, successivamente fatto, al Martini del cilindro di acqua ragia rimasto a sua disposizione, e col pagamento da lui fatto ai fratelli Gregorio dell'importo del cilindro di alcool, che erroneamente era stato caricato dal Gavotto invece di quello di acqua ragia. Nè la circostanza dedotta a prova dal Martini, che lo scambio dei due barili fatto dal Gavotto possa essere attribuito ad errate indicazioni del personale ferroviario, è per se stessa sufficiente a dimostrare la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria perchè si riferirebbe ad atto commesso dagli agenti ferroviari dopo la piena esecuzione del contratto di trasporto, e quando la merce trasportata, svincolata e consegnata, era diventata ormai estranea all'Amministrazione stessa, la quale non avrebbe potuto più ulteriormente ritenersene responsabile, perchè al riguardo era ormai cessata ogni ingerenza dei di lei agenti. Infatti essa non sarebbe stata tenuta legalmente a rispondere dell'opera successiva dei suoi agenti, non richiesta dall'esecuzione del contratto di trasporto per l'avvenuta consegna della merce, non solo a termini delle tariffe ferroviarie, ma anche a senso degli articoli 1151, 1153 del Codice civile, inquantochè l'operato *ulteriore* dei suoi agenti sarebbe uscito dall'ambito delle incombenze che ad essi spettavano per ragioni del loro ufficio; essendosi invece, in ordine ai due cilindri destinati al Martini, per effetto dell'avvenuto svincolo e della presa in consegna, assunta ogni responsabilità il Manfredi, quale mandatario di esso Martini: cosicchè l'intervento degli agenti non avrebbe integrata alcuna delle incombenze alle quali erano destinati non riferendosi a merci che tuttora fossero a responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria.

Quindi non può invocarsi utilmente la colpa aquiliana a carico di essa Amministrazione perchè è stata estranea al fatto

dannoso lamentato dal Martini, e conseguentemente deve rigettarsi senz'altro la costui istanza, che su tale pretesa colpa si fonda, senza che sia il caso di addivenire allo esame delle eccezioni pregiudiziali sollevate dall' Amministrazione ferroviaria, le quali essenzialmente avrebbero riferimento e danni imputabili a colpa contrattuale dell'Amministrazione ferroviaria, mentre l'esistenza di tale colpa contrattuale fu esclusa formalmente dal Martini. Questi eccepisce che l'Amministrazione ha commesso un errore colposo, perchè il personale da essa dipendente che doveva consegnare ai fratelli Gregori il cilindro di alcol lo consegnò invece al conducente del Martini, il quale così non ha avuto la merce destinatagli, ricevendo in cambio quella, il cui uso fu causa del danno da lui riportato. Ma tale eccezione perde ogni valore qualora si consideri che il Manfredi, mandatario di esso Martini, svincolò e prese in consegna dall'Amministrazione ferroviaria tanto il cilindro di alcool, che i due d'acqua ragia, e che l'errore avvenuto deve unicamente imputarsi al fatto di non essersi il conducente del Martini, prima di caricare i cilindri, ben chiaramente accertato a mezzo dello spedizioniere e mandatario Manfredi, circa la corrispondenza tra i cilindri da caricarsi e quelli descritti nel bollettino di spedizione e consegna, che egli non possedeva, e che era a mani del Manfredi, mandatario del Martini; poichè, se ciò fosse avvenuto, il lamentato scambio fra la merce svincolata e presa in consegna dal Manfredi, per conto del Martini, ed il cilindro di alcool destinato ai fratelli Gregori, non sarebbesi certamente verificato, essendo entrambi presso il Manfredi.

Che quindi, esulando nella specie ogni responsabilità dell'Amministrazione, deve questa essere senz'altro assolta dalle domande del Martini, poichè le prove da lui dedotte ed ammesse dai primi giudici, per le ragioni anzidette, si addimostrano affatto irrilevanti al merito della causa, essendo evidente che anche qualora fossero provate le circostanze che ne formano oggetto, non ne risulterebbe menomamente stabilita la colpa dell'Amministrazione e la di lei responsabilità.

Errata-corrige

Ordine di servizio n. 21 (Bollettino ufficiale n. 8–1918).

Nell'allegato *B*, riga 7ª, l'indicazione di Cremona corrispondente alla colonna 4 del « Prontuario delle distanze chilometriche » deve essere sostituita dall'indicazione « Milano ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XI - N. 17

25 APRILE 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata inderminata:*

Roma, aprile 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 7 *marzo* 1918, *n.* 440, *concernente facilitazioni pei viaggi degli orfani di guerra e per le persone che li accompagnano sulle ferrovie e le linee di navigazione esercitate dallo Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Visto l'art. 37 della legge 18 luglio 1917, n. 1143;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli dell'interno, dell'assistenza militare e delle pensioni di guerra, della guerra, della marina, delle finanze, del tesoro, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Fino a tutto il quinto anno dopo la promulgazione della pace sono trasportati gratuitamente, in terza classe, sulle ferrovie e sulle linee di navigazione, esercitate dallo Stato:

a) i minorenni e gli interdetti per infermità di mente rimasti orfani a causa della presente guerra, i quali, a cura dei Comitati provinciali istituiti dall'art. 9 della legge 18 luglio 1917, numero 1143, debbano essere inviati ad un qualsiasi ricovero, provvisorio o definitivo, o altrimenti collocati in una città sede di studi ovvero mandati in ospedali o altri stabilimenti di cura, o

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 aprile 1918, n. 89.

restituiti in via definitiva ai parenti, compresi i trasferimenti da uno ad altro dei detti luoghi;

b) le persone che accompagnino i minorenni e gli interdetti di cui al comma precedente, compreso il viaggio di ritorno, limitatamente ad una sola persona per ogni minorenne, o gruppo di minorenni viaggianti insieme e diretti ad una stessa località.

La gratuità dei viaggi delle persone di cui i precedenti comma *a*) e *b*) è concessa verso presentazione di richieste rilasciate dai Comitati provinciali predetti.

I viaggi gratuiti sono valutati in base alla tariffa militare esente da bollo e il relativo importo farà carico al fondo pensioni di guerra.

Art. 2.

Le modalità per l'applicazione della concessione saranno stabilite dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Art. 3.

A partire dal primo giorno del sesto anno successivo a quello della promulgazione della pace, per i viaggi delle persone di cui all'art. 1, che siano da effettuarsi per conto ed a spese dei Comitati provinciali ivi accennati, saranno applicati i prezzi e le norme e condizioni della concessione speciale VII (XIII dell'allegato alla legge 29 dicembre 1901, n. 562).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 marzo 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — R. BIANCHI — BISSOLATI — ALFIERI — DEL BONO — MEDA — NITTI — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 7 *marzo* 1918, *n.* 441, *che autorizza la Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad emettere biglietti di abbonamento a prezzi ridotti a favore dei profughi di guerra* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Visto l'art. 3 della legge 25 giugno 1909, n. 372;

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli dell'interno, del tesoro, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a concedere l'uso di biglietti d'abbonamento di terza classe a prezzo ridotto del 50 %, previsti dall'allegato 6-C alle tariffe, ai profughi di guerra che dalle rispettive località di dimora si recano a lavorare nei laboratori appositamente istituiti per utilizzarne l'opera senza che l'utile eventuale dell'azienda vada a favore di terzi.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 aprile 1918, n. 89.

Le domande per fruire della concessione devono essere trasmesse all'Amministrazione ferroviaria pel tramite del prefetto della Provincia, il quale dovrà dichiarare che sono soddisfatte le condizioni sovraccennate.

I singoli abbonamenti cessano di aver vigore col cessare, per qualsiasi motivo, delle ragioni per le quali sono stati concessi.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 marzo 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — R. BIANCHI — NITTI — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 7 *marzo* 1918, *n.* 442, *che proroga al* 30 *aprile* 1918, *il termine stabilito per la presentazione delle proprie conclusioni da parte della Commissione Reale per lo studio del regime doganale e dei trattati di commercio* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto 23 gennaio 1913, n. 42, che istituisce una Commissione Reale per lo studio del regime doganale e dei trattati di commercio;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 aprile 1918, n. 89.

Visto il R. decreto 29 novembre 1914, n. 1416, e i decreti Luogotenenziali 29 dicembre 1915, n. 1938, 4 febbraio 1917, n. 298, 29 aprile 1917, n. 801, 10 giugno 1917, n. 1052, e 9 dicembre 1917, n. 2059, con i quali il termine sopraindicato è rispettivamente prorogato al 31 dicembre 1915, al 31 dicembre 1916, al 30 aprile 1917, al 31 maggio 1917, al 30 settembre 1917 e al 31 marzo 1918;

Considerata la necessità che il termine stesso sia ulteriormente prorogato.

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto con i ministri dell'agricoltura, delle finanze, degli affari esteri e dei trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il termine fissato alla Commissione Reale per lo studio del regime doganale e dei trattati di commercio per la presentazione delle sue conclusioni è prorogato al 30 aprile 1918.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 marzo 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — CIUFFELLI — MILIANI — MEDA — SONNINO — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 7 *marzo* 1918, *n.* 451, *che modifica l'articolo* 38 *del R. decreto* 2 *luglio* 1914, *n.* 776, *contenente norme per il servizio legale delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 81 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato nei due ultimi comma col decreto-legge 13 agosto 1917, n. 1393;

Visto il R. decreto 2 luglio 1914, n. 776, con cui furono approvate le annesse norme per il servizio legale delle ferrovie dello Stato;

Sentiti il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro dei trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'art. 38 delle norme approvate col surrichiamato decreto 2 luglio 1914, n. 776, è sostituito dal seguente:

« Art. 38. — Il servizio centrale e ciascun ufficio legale, per le cause rispettivamente trattate, curano la liquidazione e la riscossione delle spese giudiziarie anticipate dall'Amministrazione

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 aprile 1918, n. 92.

e delle comptenze di avvocato e di procuratore, poste a carico delle controparti versandone immediatamente il ricavato nelle Casse dell'Amministrazione.

Dopo approvata la transazione, o passata in giudicato la sentenza, o divenuto definitivo il lodo arbitrale che pronunciarono compensazione di spese, in cause nelle quali l'Amministrazione interessata non sia rimasta soccombente, il capo del Servizio o dell'Ufficio richiede il parere del Consiglio dell'Ordine degli avvocati sulla misura degli onorari e competenze che si sarebbero liquidati in confronto del soccombente. Presenta quindi la nota all'Amministrazione interessata affinchè sia disposto il pagamento della metà dei detti onorari e competenze.

Sulla nota provvede il direttore generale o il ministro competente, secondochè la lite interessi le ferrovie o altra Amministrazione dello Stato, a tenore del precedente art. 3, lettera *d*).

Quando la compensazione delle spese sia parziale, al servizio legale, oltre la quota di onorari riscossi dal soccombente, sarà dovuta, nei modi suindicati, la metà delle quote di onorari e competenze dichiarate compensate.

Le competenze cumulate per i detti titoli sono ripartite a norma degli articoli seguenti ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 marzo 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — BIANCHI — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 24 *marzo* 1918, *n.* 438, *che esenta per il periodo della guerra i costruttori dalla prova di navigazione prescritta dall'art.* 29, *lettera C del regolamento* 12 *gennaio* 1913, *n.* 107, *agli effetti del compenso di costruzione delle macchine motrici* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto l'art. 8 della legge 13 luglio 1911, n. 745, e gli articoli 23 e 29 del regolamento per l'esecuzione della legge stessa, approvato con R. Decreto 12 gennaio 1913, n. 107;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli della marina, del tesoro, delle finanze e delle poste e dei telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Durante la presente guerra resta sospeso l'adempimento della disposizione contenuta nell'art. 29 (lettera C) del regolamento approvato con R. decreto 12 gennaio 1913, n. 107, a tenore della quale, per conseguire il pagamento del compenso di costruzione delle macchine motrici per la navigazione stabilito dall'art. 8 della

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 aprile 1918, n. 89.

legge 13 luglio 1911, n. 745, è obbligatoria l'esibizione del processo verbale comprovante l'esecuzione della prova per la determinazione della potenzialità delle macchine, eseguita in navigazione con le norme indicate dall'art. 23 del menzionato regolamento 12 gennaio 1913, n. 107.

Terrà luogo del processo verbale constatante i risultati della prova in navigazione un certificato rilasciato dal competente Ufficio tecnico della Regia marina, attestante la potenzialità della macchina in base ai calcoli teorici, dedotto il dieci per cento dai risultati dei calcoli stessi.

Art. 2.

La liquidazione del compenso accordato dall'art. 8 della legge 13 luglio 1911, n. 745, qualora sia fatta in base al certificato dell'ufficio tecnico della R. marina, ai sensi del precedente articolo, avrà carattere provvisorio e dovrà essere rinnovata quando cesserà di avere vigore il presente decreto.

In base ai risultati della prova definitiva in navigazione i costruttori delle macchine dovranno restituire quanto ad essi sia stato corrisposto in più a titolo di compenso di costruzione ovvero avranno diritto al pagamento della differenza tra il compenso provvisoriamente liquidato in meno e quello effettivamente loro spettante.

Il presente decreto, che entra in vigore dal giorno della sua pubblicazione, è applicabile anche alle liquidazioni tuttora in corso di compensi per costruzione di macchine.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 marzo 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — R. BIANCHI — DEL BONO — NITTI — MEDA — FERA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 4 *aprile* 1918, *n.* 477, *che ordina il censimento di determinate categorie di carta, dando facoltà al ministro dell'industria, commercio e lavoro di ordinarne la requisizione* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto con quello della grazia e giustizia;
Ritenuta l'opportunità di procedere al censimento della carta per accertare la consistenza delle giacenze esistenti nel Regno;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È ordinato il censimento delle seguenti categorie di carta:

a) carta da stampa, bianca o colorata, non rigata, escluse le carte da imballaggio o da impacco, in fogli di formato superiore a centimetri quarantasei per cinquantasei, o in rotoli di qualunque larghezza, del peso di grammi quarantacinque per metro quadrato e superiore;

b) carta per ufficio cosidetta protocollo, notarile e simili, in formato semplice e multiplo del peso di grammi cinquanta e

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 aprile 1918, n. 95.

più per metro quadrato, allestita e non allestita, rigata e non rigata;

c) carta per corrispondenza commerciale e per dattilografia, bianca o colorata, cosidetta quadrotta, in formato semplice e multiplo di qualunque peso per metro quadrato, allestita o no, rigata o no, filigranata o no;

d) carta per corrispondenza privata, bianca o colorata, cosidetta quadrotta, quartina, sestina, ottavina e simili, in formato semplice o multiplo, di qualunque peso per metro quadrato, allestita, confezionata o no, rigata o no, filigranata o no.

Art. 2.

Qualunque detentore, a qualsiasi titolo, di carta, appartenente alle suddette categorie, purchè in quantitativi non inferiori ai 25 quintali per la carta della categoria A, e ai 10 quintali per quella di ciascuna delle altre categorie, è tenuto a farne denuncia al Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro (Ufficio approvvigionamenti e consumi industriali), con lettera raccomandata.

La denuncia dovrà riferirsi allo stato di fatto esistente alla mezzanotte del 30 aprile 1918, dovrà essere fatta pervenire al Ministero non oltre il 16 maggio 1918, e dovrà contenere le seguenti indicazioni:

a) quantità della carta esistente con determinazione globale in chilogrammi per ciascuna delle categorie *B, C* e *D*.

Per la carta della categoria *A*, la denunzia della quantità dovrà essere fatta distinguendo la carta in rotoli da quella in fogli;

b) nome, cognome, professione e domicilio del proprietario;

c) nome, cognome, professione e domicilio del depositario, quando la merce si trovi depositata presso persona diversa da quella del proprietario;

d) luogo del deposito;

e) titolo e data del deposito;

f) firma del denunciante e data della denuncia.

Art. 3.

Gli ufficiali di polizia giudiziaria, indicati nell'articolo 164 del Codice di procedura penale, su richiesta del ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, e degli ispettori dei Circoli di ispezione del lavoro, o del prefetto, o del sottoprefetto, o delle Commissioni di requisizione, o anche di propria iniziativa, quando abbiano motivo di ritenere che siano state omesse le denuncie di cui all'art. 2, o che le quantità denunciate sieno inferiori a quelle realmente esistenti, procederanno a visita nei locali dove sia stato dichiarato, o dove si ritenga che trovasi depositata la merce di cui si tratta.

Art. 4.

Il ministro dell'industria, il commercio e il lavoro, ha facoltà di ordinare in ogni tempo la requisizione della carta di cui all'art. 1 alle condizioni e con le modalità che saranno stabilite con decreti promossi dal ministro medesimo.

Art. 5.

Chiunque ometta di fare le prescritte denuncie o le faccia intempestivamente o incompletamente, è punito con la reclusione fino ad un anno e con la multa sino a lire 5000, oltre la confisca della merce, di cui non fu fatta la denuncia o fu fatta intempestivamente od incompletamente.

Art. 6.

Chiunque metta in grado l'Amministrazione di conoscere la esistenza di carta delle categorie indicate nell'art. 1, la quale non sia stata denunciata nei termini prescritti, o sia stata denunciata incompletamente, ha diritto ad una quota parte del valore della merce confiscata. Tale quota corrisponderà al 10 % del detto va-

lore, se lo scopritore è un ufficiale di polizia giudiziaria, e al 20 % se è un privato. In nessun caso il premio potrà eccedere le lire 1000 per l'ufficiale di polizia giudiziaria, e le lire 2000 per il privato.

Art. 7.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 aprile 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — CIUFFELLI — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Circolare N. 26. (C.).

Viaggi di licenza dei sotto-ufficiali e dei marinai delle navi mercantili italiane requisite, sequestrate o noleggiate dallo Stato.

A partire dal 1° maggio 1918 e fino a nuovo avviso è ammessa a favore dei sotto ufficiali e dei marinai di navi mercantili di nazionalità italiana, requisite, sequestrate o noleggiate con contratto che ponga i rischi di guerra a carico dello Stato l'applicazione della tariffa militare (col bollo) per i viaggi di licenza che essi compiono sulle ferrovie dello Stato dal porto di approdo ad una località prescelta e viceversa.

A tale uopo i detti sottufficiali e marinai saranno muniti dal capitano del vapore cui appartengono di richieste conformi al modello qui unito, stampate su carta verde e vidimate dalla capitaneria del porto di approdo del vapore, su presentazione delle quali le stazioni rilascieranno loro il biglietto di viaggio mod. Ci-201 verso riscossione dei prezzi della predetta tariffa militare (col bollo).

I biglietti saranno validi per tutti i treni con vetture di 3ª classe.

Ogni viaggiatore dev'essere munito di un estratto del libretto di matricola, quale documento di identità personale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9 *e* 22.

Allegato alla circolare N. 26-1918.

CONCESSIONE TEMPORANEA

(Tariffa militare con tassa di bollo).

EQUIPAGGI DI NAVI MERCANTILI DI NAZIONALITÀ ITALIANA

requisite, sequestrate o noleggiate con contratto che ponga i rischi di guerra a carico dello Stato

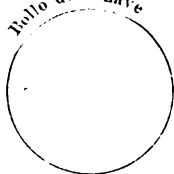
(1) ....

RICHIESTA N. ....

VIAGGIO

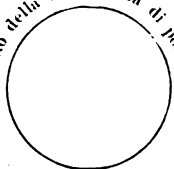
dalla stazione di ....
alla stazione di .... *via* ....
in terza classe del Sig. ....
(2) ....

Dichiaro che il titolare della presente trovasi nelle condizioni volute per fruire della presente concessione.

Bollo della nave

.... *il* .... *19* ..

IL COMANDANTE

....

Bollo della capitaneria di porto

Visto per la regolarità della richiesta

IL CAPITANO DI PORTO

....

ANNOTAZIONI

....

....

....

Rilasciato il biglietto N. ....

Bollo composto della stazione

AVVERTENZE IMPORTANTI

1. La presentazione di questa richiesta implica la piena conoscenza e l'accettazione, da parte dei titolari, di tutte le condizioni stabilite per fruire del ribasso.

2. I viaggiatori debbono sempre essere muniti quale documento di identità personale dell'estratto del libretto di matricola.

(1) Nome della nave. — (2) Qualifica.

Da trattenersi dal bigliettario della stazione di partenza.

Circolare N. 27. (M.).

Servizio merci a grande velocità nelle stazioni di Roma Termini e Roma S. Lorenzo.

(Vedi ordine di servizio n. 142-1917).

Malgrado le disposizioni di cui l'O. S. 142-1917, continuano a pervenire a Roma, per le vie di Orte e di Sulmona, spedizioni a G. V. destinate a Roma Termini anzichè a Roma S. Lorenzo.

Si rammenta pertanto che le spedizioni a G. V. in dettaglio, percorrenti le vie suddette, devono essere accettate esclusivamente per la stazione di Roma S. Lorenzo, fatta eccezione per quelle da eseguirsi coi treni diretti e accelerati.

Circolare N. 28. (C.).

Deposito presso i confini di terra di alcune merci di vietata esportazione.

Il Ministero delle finanze ha esteso ai depositi di formaggio istituiti nella zona doganale della provincia di Como, nel circondario di S. Remo, e nei comuni di Briga Marittima, di Tenda, di S. Dalmazzo di Tenda della provincia di Cuneo, e di Seregno della provincia di Milano, le disposizioni del R. decreto 2 maggio 1915, n. 564 pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 39-1915 e di cui all'ordine di servizio n. 271-1915.

Le disposizioni stesse saranno quindi d'ora innanzi da osservarsi anche pei trasporti di formaggio, tanto a vagone completo che in piccole partite in arrivo alle stazioni qui appresso indicate:

Airole — Albate Camerlata — Albate Trecallo — Bevera — Bordighera — Como Lago — Como S. Giovanni — Luino — Maccagno — Ospedaletti Ligure — Pino Tronzano — S. Dalmazzo di

Tenda — S. Lorenzo al Mare — S. Remo — S. Stefano Riva Ligure — Seregno — Taggia — Tenda — Vallecrosia — Varese — Ventimiglia — Vievola.

Il provvedimento in parola ha esecuzione dal 1° maggio 1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 29. (V. M.).

Carri serbatoi per trasporto di benzina e di olii pesanti inscritti nel parco F. S. a nome del Ministero armi e munizioni.

Sono stati inscritti nel parco veicoli F. S. ottantasei carri serbatoi, con serbatoio metallico cilindrico, destinati al trasporto di benzina o di olii combustibili pesanti, di proprietà del Ministero armi e munizioni.

Tali carri portano i numeri

976600 a 976685

e la serie Mo o Mp a seconda del trasporto cui sono destinati, nonchè le varie scritte d'immatricolazione nel parco F. S. a nome del suddetto Ministero.

Tali carri, per quanto riguarda la loro utilizzazione, devono essere considerati a tutti gli effetti come carri privati. Invece per quanto concerne il trattamento da farsi ai medesimi in caso di avarie, di qualunque genere esse siano, è stato convenuto col Ministero armi e munizioni che le riparazioni occorrenti dovranno essere fatte d'iniziativa e a tutta cura di quest'Amministrazione, senza che occorra alcun preavviso o speciale autorizzazione da parte del suddetto Ministero.

Le spese incontrate per la riparazione di quelle avarie, che non siano comunque imputabili agli agenti ferroviari, dovranno essere addebitate al Ministero armi e munizioni con norme e modalità che verranno comunicate al personale interessato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

Circolare N. 30. (R.).

Proroga del ritiro della valuta divisionaria d'argento.

Con richiamo alla circolare n. 88 (R) inserita nel Bollettino ufficiale n. 52 del 27 dicembre 1917, si porta a conoscenza di tutte le stazioni ed uffici della rete, che per effetto del decreto Luogotenenziale n. 413 del 24 marzo u. s., il termine per la presentazione al cambio delle monete divisionarie d'argento fissato, dal D. L. n. 1990 del 6 dicembre 1917, al 30 aprile corrente è stato prorogato a tutto il 31 agosto p. v.

Le stazioni e gli uffici potranno perciò accettare tale specie di valuta negli incassi effettuati a tutto il detto giorno 31.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'

SENTENZE

Trasporto di cose - Tariffa centrale - Ritardata resa - Risarcimento.

In caso di ritardo nella resa di una spedizione a tariffa generale, la Ferrovia è tenuta, oltrechè al rimborso proporzionale del nolo, anche al risarcimento del maggior danno causato dal ritardo (art. 405 Cod. Comm. e 139 Tariffe). Tale maggior danno non può essere che quello obbiettivo, consistente cioè nella differenza fra il prezzo che la merce aveva nel luogo della riconsegna il giorno in cui doveva arrivare e quello che aveva quando fu effettivamente riconsegnata, escluso qualsiasi altro elemento di danno.

Diversa sarebbe la responsabilità, se fosse data la prova che il ritardo dipese da dolo o da colpa grave dell'Amministrazione ferroviaria. Il ritardo di per sè non costituisce colpa grave. (1).

CORTE DI APPELLO DI FIRENZE — Sentenza 26 febbraio-2 marzo 1918 (*Est. Bertolli*) — Cosimini c. Ferrovie Stato.

DIRITTO.

Considerato essere fuori di contestazione tra le parti che la falciatrice, spedita nel 23 maggio 1913 dalla Ditta Cosimini alla Ditta Macchioni, giunse a destinazione, ossia a Vignale Riotorto, nel successivo 6 giugno, e così oltre il doppio del tempo stabilito dall'articolo 70 delle tariffe ferroviarie generali per l'esecuzione del trasporto e che nel caso concreto sarebbe stato di novantasei ore, e non essere stato dedotto e molto meno poi provato che questo ritardo nella resa della suindicata macchina, sia derivato da caso fortuito o da forza maggiore, o da fatto impu-

(1) Ved. Cassazione Roma, Bollettino 1911–IV–1.

tabile alla Ditta Cosimini o alla Ditta Macchioni. Ciò essendo, la Amministrazione delle ferrovie dello Stato, conforme è stato ed è da lei riconosciuto, è tenuta ai termini dell'art. 403 Codice di commercio e 139 delle citate tariffe (allegato D della legge 27 aprile 1885 sulle convenzioni ferroviarie) a rimborsare alla Ditta Cosimini l'intero prezzo di trasporto, che l'Amministrazione stessa afferma ascendere alla somma di lire sei e centesimi cinque, ed a risarcire alla Ditta stessa *il maggior danno* che costei provasse esserle derivato.

Considerato che la questione, che venne dibattuta in prime cure e che è ora riproposta in questo secondo grado di giurisdizione, è la seguente:

A che cosa precisamente il legislatore ha nei sumenzionati articoli del Codice di commercio (art. 403) e delle tariffe generali (art. 139) alluso con la espressione «maggior danno»? Ha alluso a qualsivoglia danno, e così al danno che secondo il codice civile è rappresentato dalla perdita sofferta dal creditore (danno emergente) e dal guadagno di cui il creditore stesso fu privato (lucro cessante), oppure al danno obbiettivo, che, meno il caso di perdita od avaria della merce imputabile a dolo o a manifesta negligenza, astrae da ogni considerazione o condizione propria del mittente o del destinatario, e non eccede il valore venale della merce al termine di resa, conforme è dichiarato negli art. 405 del Codice di commercio e 140 delle ripetute tariffe?

La questione non è nuova nè nella dottrina, nè nella giurisprudenza ed un tempo è stata variamente risoluta; ma oggi sì nell'una che nell'altra prevale, chè anzi può dirsi costante, la teorica, alla quale ha nel caso aderito il primo giudice e secondo cui per misurare il maggior danno, al risarcimento del quale l'Amministrazione ferroviaria può essere tenuta nel caso di semplice ritardo nella resa della merce consegnatale per il trasporto, deve, eccettuato il caso in cui il danno stesso consti essere stato causato da dolo o da negligenza manifesta, esser tenuto in considerazione il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna, di guisa che il risarcimento del maggior danno viene ad essere costituito dalla differenza in meno, che eventualmente corra tra il prezzo, che aveva la merce all'epoca in cui se ne sarebbe dovuto fare la consegna, e quello, che essa aveva quando effettivamente fu consegnata.

Ed a questa teorica la Corte che, non è guari, la seguì in altra causa, aderisce pienamente, siccome quella, che si ravvisa giuridicamente fondata, conforme appare dalle considerazioni seguenti:

L'Art. 403 del Codice di commercio comincia col presumere e calcolare preventivamente il danno obbiettivo del ritardo, stabilendo la perdita di parte del nolo in proporzione della durata del ritardo, e la perdita dell'intero nolo se il ritardo si protrasse oltre il doppio del tempo stabilito pel trasporto, ed accorda altresì il risarcimento del maggior danno, quando questo sia provato.

Ora repugna al più elementare buon senso supporre che ad un unico fatto vengano applicati contemporaneamente due diversi sistemi di indennità; quindi se — come non può certo essere contestato, obbiettivo fu il danno preventivamente calcolato, della stessa natura, — così obbiettivo deve ritenersi il maggior danno del quale può nei congrui casi essere ammessa la refusione.

Ma vi ha di più: nell'art. 405 dello stesso Codice, a proposito del danno derivante da perdita o da avarìa contemplate come cause di inadempimento, il legislatore ha distinto tra il caso in cui l'accennato danno sia stato operato con dolo o manifesta negligenza, dal caso in cui il danno sia derivato da qualunque altra causa e sia imputabile soltanto a semplice colpa, dichiarando che nel primo caso la misura del risarcimento è calcolata secondo le disposizioni degli articoli 1227 e 1229 del Codice civile, laddove nel secondo è calcolato obiettivamente secondo il prezzo delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna.

Che siffatto criterio di commisurare il risarcimento del danno debba applicarsi anche quando si tratti di semplice ritardo non pare che possa essere posto in dubbio, perchè sarebbe assurdo che il danno derivante soltanto da ritardo, il quale pure costituisce causa, benchè soltanto temporanea, di inadempimento, dovesse essere sempre e così in ogni ipotesi, rifusa in misura non solo diversa, ma anche maggiore di quella stabilita per il caso più grave della perdita, che importa diminuzione nel patrimonio del proprietario, e dell'avaria, che è causa di diminuzione del valore della cosa; ed è superfluo avvertire che, qualora la responsabilità del vettore dovesse essere estesa ai calcoli del danno individuale o subiettivo (art. 1227, 1229 Codice civile), la misura, nella quale sarebbe rifuso il danno, eccederebbe quella determinata secondo

il criterio del danno obbiettivo consistente nell'aver riguardo unicamente al valore venale della merce.

I principii ora riferiti e consacrati nei ricordati due articoli del Codice di commercio, sostanzialmente furono riprodotti negli art. 139, 140 delle menzionate Tariffe ferroviarie, la dizione dei quali, e segnatamente del secondo, fa manifesto come agli effetti della natura del danno rifondibile, sia stato il caso del ritardo equiparato al caso della perdita. Ed invero nell'art. 140 nel quale si continua a considerare il caso del ritardo già contemplato nell'articolo precedente viene disposto che, trascorse quattro settimane dal giorno fissato per la resa, senza che questa abbia avuto luogo; le cose trasportate *si considerano come perdute* e l'Amministrazione sulla domanda dell'avente diritto, ne corrisponde il valore, calcolato sulla base del prezzo corrente della merce della stessa natura e qualità, a luogo e nel tempo della riconsegna; è poi soggiunto che se il danno è operato con dolo o manifesta negligenza, la misura del risarcimento si determina secondo le disposizioni degli articoli 1227 e 1229 del Codice civile.

Donde appare che nelle stesse espresse disposizioni della legge si ha la prova che ad un ritardo massimo imputabile all'Amministrazione corrisponde il risarcimento normale dovuto per la perdita pure imputabile all'Amministrazione, risarcimento tassativamente stabilito e soltanto variabile a seconda di certe condizioni del fatto, del quale ha da rispondere l'amministrazione stessa; in altri termini, è nelle stesse esplicite disposizioni della legge, come da altri è stato giustamente osservato, la prova che il maggiore danno di cui agli art. 403 Codice di commercio e 130 delle Tariffe, trova un limite massimo nella prima parte dell'art. 405 Codice di commercio e nella prima parte dell' art. 140 della tariffa, quando il ritardo sia dovuto a semplice colpa, nel primo capoverso dello stesso art. 405 e nel secondo capoverso del ridetto art. 140 quando invece il ritardo sia dovuto a dolo a manifesta negligenza.

E quando malgrado queste chiare e precise disposizioni fosse preteso tenere l'Amministrazione obbligata a risarcire per il ritardo un maggior danno senza limite di sorta, l'Amministrazione stessa, quando rinvenisse e riconsegnasse all'interessato le cose considerate come perdute in seguito ad un ritardo eccedente le 4 settimane

e per le quali l'interessato stesso ottenne la indennità corrispostagli in conformità del ripetuto art. 140, potrebbe trovarsi esposta al rischio non solo di non ottenere la restituzione dell'indennità stessa, ma di dovere perfino dare un supplemento di indennità; il che contraddirebbe al principio enunciato nell' art. 141 delle stesse Tariffe ferroviarie e non sarebbe certamente di eccitamento all'Amministrazione ferroviaria a praticare le indagini occorrenti onde rintracciare le cose considerate come predute.

Ciò posto, e tenuto pesente che, come rettamente apprezzando le resultanze degli atti, rilevò il primo giudice, non consta affatto, ed anzi può dirsi escluso, essere il ritardo frapposto alla consegna alla Ditta Macchioni della suindicata macchina falciatrice imputabile a dolo od anche a manifesta negligenza dell'Amministrazione ferroviaria, la Ditta Cosimini null'altro dall'Amministrazione stessa può pretendere che il rimborso dell'intiero prezzo del trasporto ed il pagamento della differenza in meno, che essa provasse essersi verificata nel prezzo della macchina fra il momento, in cui, ai termini dell'art. 70 della Tariffa ferroviaria, l'Amministrazione avrebbe dovuto farne la consegna alla Ditta Macchioni, ed il momento in cui della macchina stessa fu a questa Ditta effettuata la consegna .E pertanto a buon diritto fu ravvisata inammissibile la proposta prova testimoniale; basta infatti leggerne i capitoli per comprendere che nel proporla, la Ditta Cosimini partì dal concetto, secondo cui il danno a lei rifondibile per l'accennato motivo (ritardo nella resa della merce trasportata) dovesse essere determinato secondo il criterio del danno subbiettivo o individuale, quale concetto, anche a giudizio della Corte, è erroneo, dovendosi invece la determinazione del danno suindicato farsi unicamente secondo il criterio del danno obbiettivo.

Considerato che rigettandosi il proposto appello, anche le spese di questo secondo giudizio fanno carico alla Ditta Cosimini.

P. Q. M. — La Corte rigetta l'appello proposto dalla Ditta A. Cosimini e figli con atto del 12 febbraio 1915 avverso la sentenza del Giudice Unico del Tribunale civile di Grosseto del dì 3 dicembre 1914, che conferma, ecc.

MASSIMARIO

Personale - Competenze accessorie - Guardiani - Cantonieri - Soprassoldo per sorveglianza notturna - Pratiche transattive e loro influenza in giudizio.

Le pratiche di transazione corse fra le parti perdono ogni valore quando la transazione non ha luogo e rimangono parimenti prive di qualsiasi effetto giuridico allorchè la conclusione delle trattative venga subordinata all'approvazione superiore e questa non intervenga.

La disposizione dell'art. 173 *delle Disposizioni sulle competenze accessorie approvate con R. D.* 22 *luglio* 1906, *n.* 417, *in ordine al soprassoldo di notturna, risguarda i soli cantonieri e non è applicabile ai guardiani per i quali la vigilanza notturna costituisce una delle incombenze del loro ufficio ordinario e la qualifica di guardiano-cantoniere se non è accompagnata dall'esercizio effettivo e permanente delle mansioni di cantoniere, non dà diritto al soprassoldo stabilito dal detto articolo* 173 *per la vigilanza notturna prestata in sostituzione dei guardiani.*

CORTE DI APPELLO DI CATANIA — Sentenza 28-31 dicembre 1917. — Rizzo e LL. CC. *contro* Ferrovie dello Stato.

Personale - Infortunio sul lavoro - Citazione nulla - Transazione e compromesso - Azione di revisione - Decadenza ed inammissibilità.

La citazione nulla non interrompe la decadenza dall'azione di revisione della indennità d'infortunio, di cui all'art. 13 *del testo unico* 31 *gennaio* 1904, *n.* 51.

È valido il patto col quale in un atto di transazione o di com-

promesso si stabilisce di regolare in modo definitivo ogni vertenza tenendo anche conto del diritto alla revisione.

L'azione di revisione, sebbene non espressamente rinunciata in un atto di compromesso, è tuttavia inammissibile se gli arbitri abbiano come amichevoli compositori tenuto conto anche della facoltà di revisione ed il lodo non sia stato impugnato nei termini di legge.

TRIBUNALE DI NAPOLI — *Sentenza* 19 *dicembre* 1917 - 9 gennaio 1911 (*Est.* Salviotti). — Incoronato *contro* Ferrovie dello Stato.

Personale - Concessioni di viaggio - Iscrizione nello stato di famiglia - Necessità della preventiva autorizzazione - Penalità - Trattenuta sullo stipendio.

L'impiegato ferroviario, per poter ottenere concessioni di viaggio a favore di parenti del 2° gruppo (art. 15 R. D. 21 luglio 1910, n. 628) deve prima ottenere l'autorizzazione alla iscrizione dei parenti stessi nello stato di famiglia dell'Amministrazione, fornendo tutte le prove necessarie a dimostrare la convivenza e l'a carico. Conseguentemente devesi ritenere arbitrariamente ottenuta e quindi punibile a norma delle vigenti tariffe la concessione di viaggio per parte dell'agente che aveva inscritto nello stato di famiglia la figliastra fra i parenti del 1° gruppo e pretendeva poi di giustificare e di evitare il pagamento delle tasse e sopratasse di trasporto, asserendo e volendo anche fornire prove che la figliastra si trovava, all'epoca della ottenuta concessione in condizioni di poter essere inscritta nel 2° gruppo.

È legittima e regolare la ritenuta mensile fatta di ufficio ed in via di compensazione sullo stipendio per la rivalsa delle somme non pagate dall'impiegato trasgressore.

TRIBUNALE DI ROMA — Sentenza 8 febbraio 1911 — Fusco *contro* Ferrovie dello Stato.

Espropriazione per pubblica utilità - Giudizio di opposizione - Perenzione d'istanza - Suoi limiti ed effetti - Valore venale - Criteri per determinarlo - Occupazione temporanea precedente - Interessi sulla indennità definitiva - Prescrizione - Decorrenza.

Quando la sentenza regoli i diritti delle parti solo in ordine ad uno dei punti controversi e disponga interlocutoriamente sugli altri, la materia litigiosa si scinde, rimanendo per il primo capo esaurita la istanza, e come tale, sottratta a perenzione; per il secondo non ancora consumata l'azione, epperciò soggetta alla regola dell'art. 341 *Proc. Civ.*

Accolta la opposizione prodotta dall'espropriato, ai sensi e nei termini dell'art. 51 *della Legge* 25 *giugno* 1865, *n.* 2353, *e disposta nuova perizia, la perenzione d'istanza, successivamente verificatasi, non si riflette sul diritto alla impugnativa, comechè riconosciuto definitivamente dalla intervenuta sentenza, ma sulla liquidazione della indennità, oggetto della* 2ª *parte della pronuncia stessa, che dovrà perciò rinnovarsi.*

La circostanza che l'immobile sia, malgrado la parziale espropriazione subìta, capace di conservare, data la superficie, mercè acconci adattamenti, la sua integrale produttività, rappresenta un coefficiente essenziale per il calcolo del valore venale.

Nel caso di occupazioni temporanee d'urgenza per lavori ferroviari, destinate a convertirsi in definitive, l'indennità può legittimamente consistere negli interessi sulla somma che sarà liquidata come prezzo del fondo espropriato.

Il diritto ad esigere tali interessi, non nasce che con la determinazione della indennità per l'espropriazione definitiva e quindi è solo da questo momento che decorre il termine per la prescrizione quinquennale estintiva.

CASSAZIONE DI FIRENZE — Sentenza 27 dicembre 1917 (*Pres.* Pianigiani; *Est.* Campili; *P. M.* Pinna - c. c.). — Ferrovie Stato ricorrenti e resistenti, *contro* Cini.

Appalto di lavori collaudo - Ritardo - Irrisarcibilità - Proroga condizionale - Rifiuto della condizione - Applicabilità delle multe contrattuali.

La pretesa dell'appaltatore di essere risarcito dei danni per il ritardato pagamento del saldo, a seguito degli indugi frapposti alla esecuzione del collaudo, è giuridicamente infondata in mancanza di qualsiasi termine assegnato per l'adempimento di tale formalità essenziale e di fronte alla clausola di capitolato, che riconosce solo il diritto agli interessi sul residuo importo liquidato quando il pagamento segua dopo un certo termine dal rilascio del certificato di collaudo.

La condizione di rinuncia da parte dell'appaltatore ad ogni pretesa di rivalsa, cui la committente ha creduto di subordinare la concessione di una proroga del termine, è pienamente legittima, trattandosi dell'esercizio di un potere discrezionale dell'appaltante epperò, ove tale rinuncia non sia prestata, la proroga medesima deve considerarsi come nulla con l'effetto di lasciare immutato il termine primitivo e di rendere applicabili le multe contrattuali.

L'essersi escluso dal giudicato il ritardo colposo, non importa negazione del ritardo stesso agli effetti dell'applicabilità delle multe, altro essendo il grado e l'entità della colpa desunta come causa di scioglimento del contratto, altro il grado e la entità della medesima che possono giustificare l'applicazione delle penali.

CORTE DI APPELLO DI NAPOLI — Sentenza 3-19 dicembre 1917. — Tuccillo e Laudiero *contro* FF. Stato.

ANNO XI – N. 18

2 MAGGIO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, maggio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 14 *aprile* 1918, *n.* 512, *che aumenta lo stanziamento di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1917-1918 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri straordinari conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il decreto Luogotenenziale 24 agosto 1917, n. 1306;

Vista la legge 31 dicembre 1917, n. 2045;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Lo stanziamento dei seguenti capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferrovari per l'esercizio finanziario 1917-18, è aumentato della somma per ognuno di essi indicata;

Cap. n. 53-bis. « Compensi per lavori e servizi straordinari prestati nell'interesse della Direzione generale del traffico marittimo, ecc. » lire sedicimilacinquecento (L. 16,500).

Cap. n. 61-IV. « Spese per il funzionamento della Direzione generale del traffico marittimo, ecc. » lire centocinquantacinquemile cinquecento (L. 155,500).

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* **26 aprile 1918, n. 99.**

Questo decreto andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 aprile 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 16 *aprile* 1918, *n.* 491, *che aumenta lo stanziamento di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per l'esercizio finanziario* 1917-18 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, sul conferimento al Governo del Re dei poteri straordinari per la guerra;

Vista la legge 31 dicembre 1917, n. 2045;

Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 aprile 1918, n. 98.

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Lo stanziamento dei seguenti capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, per l'esercizio finanziario 1917-1918, è aumentato della somma per ciascuno di essi indicata:

Cap. n. 57. « Spese per assistenza e rimpatrio degli equipaggi delle navi mercantili affondate per atti di ostilità del nemico », lire cinquecentomila (L. 500.000).

Cap. n. 59. « Spese concernenti il traffico marittimo — Acquisto e noleggio di navi da trasporto — Spese di esercizio », lire settecentosessantasei milioni (L. 766,000,000).

Cap. n. 61-VI. « Soprassoldo ed indennità agli equipaggi delle navi mercantili requisite, sequestrate e noleggiate dallo Stato. (Decreto Luogotenenziale 2 settembre 1917, n. 1392) », lire tre milioni (L: 3,000,000).

Cap. 61-VIII. « Risarcimento di danni in dipendenza di sinistri di guerra occorsi a piroscafi appartenenti a linee sovvenzionate dallo Stato », lire ottocentonovemilaseicento (L. 809,600).

Il presente decreto andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale.*

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 aprile 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Ordine di servizio N. 46. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie della " Società Veneta „ per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli a tariffa ridotta.

AUMENTI DI TARIFFA.

A partire dal 1° maggio 1918, pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento trasporti militari, in servizio cumulativo con le linee esercitate dalla « Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane », sono da riscuotersi, per conto della società stessa, i prezzi indicati nell'allegato al presente ordine di servizio.

Questo allegato sostituisce quello n. 1 pubblicato con l'ordine di servizio n. 99-1917.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 46–1918.

SOCIETÀ VENETA

Aumenti di tariffa

Prezzi da riscuotersi per il percorso sulle linee sottoindicate, esercitate dalla Società delle ferrovie venete, per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la Rete dello Stato	distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1) Linea Thiene-Rocchette.														
Chiuppano Cal. .	Thiene	9	1.15	0.85	0.50	0.40	0.50	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	3.883	3.783
Rocchette	Id.	11	1.40	1.—	0.60	0.50	0.60	0.45	0.25	0.55	0.40	0.25	4.746	4.623
2) Linea Torrebelvicino-Schio.														
Torrebelvicino. .	Schio	5	0.65	0.45	0.30	0.25	0.30	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15	2.157	2.101

Segue *Allegato N. 46.*

STAZIONI	TRANSITI punti di allacciamento con la rete dello Stato	distanze dai transiti km.	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1) base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo				
			1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
3) Linea Adria-Piove.														
Cavarzere	Adria	11	1.40	1.—	0.60	0.50	0.60	0.45	0.25	0.55	0.40	0.25	4.746	4.623
Cona	Id.	17	2.20	1.55	0.95	0.75	0.90	0.65	0.40	0.85	0.65	0.40	7.335	7.146
Correzzola	Id.	21	2.70	1.90	1.15	0.95	1.10	0.80	0.50	1.05	0.75	0.50	9.061	8.827
Pontelongo	Id.	25	3.20	2.25	1.35	1.10	1.30	0.95	0.60	1.25	0.90	0.60	10.788	10.509
Piove	Id.	30	3.80	2.70	1.60	1.35	1.55	1.10	0.70	1.50	1.10	0.70	12.945	12.610
4) Linea Arezzo-Pratovecchio Stia.														
Giovi	Arezzo	8	1.05	0.75	0.45	0.35	0.45	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20	3.452	3.362
Subbiano	Id.	14	1.80	1.25	0.75	0.65	0.75	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35	6.041	5.885
S. Mama	Id.	20	2.55	1.80	1.10	0.90	1.05	0.75	0.45	1.—	0.75	0.45	8.630	8.407
Rassina	Id.	24	3.05	2.15	1.30	1.10	1.25	0.90	0.60	1.20	0.85	0.55	10.356	10.088
Bibbiena	Id.	31	3.95	2.80	1.65	1.40	1.60	1.15	0.75	1.55	1.10	0.70	13.377	13.031
Poppi	Id.	36	4.60	3.25	1.95	1.60	1.85	1.35	0.85	1.80	1.30	0.85	15.534	15.132
Porrena Strada	Id.	38	4.85	3.40	2.05	1.70	1.95	1.40	0.90	1.90	1.35	0.90	16.397	15.973
Pratovecchio Stia	Id.	45	5.70	4.05	2.40	2.—	2.30	1.65	1.05	2.25	1.60	1.05	19 418	18.916
5) Linea Parma-Suzzara.														
Parma	Suzzara	44	5.60	3.95	2.35	1.95	2.25	1.65	1.05	2.20	1.60	1.—	18.986	18.495
Sorbolo	Parma	11	1.40	1.—	0.60	0.50	0.60	0.45	0.25	0.55	0.40	0.25	4.746	4.623
	Suzzara	34	4.35	3.05	1.85	1.50	1.75	1.25	0.80	1.70	1.25	0.80	14.671	14.292

Segue *Allegaio N. 46.*

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la Rete dello Stato	Distanze dai transiti km.	Tariffa differenziale B 1ª classe	Tariffa differenziale B 2ª classe	Tariffa differenziale B 3ª classe	Tariffa speciale per operai 3ª classe	Tariffa militare pei trasporti soggetti a tassa di bollo 1ª classe	Tariffa militare pei trasporti soggetti a tassa di bollo 2ª classe	Tariffa militare pei trasporti soggetti a tassa di bollo 3ª classe	Tariffa militare pei trasporti esenti da tassa di bollo 1ª classe	Tariffa militare pei trasporti esenti da tassa di bollo 2ª classe	Tariffa militare pei trasporti esenti da tassa di bollo 3ª classe	Bagagli (1) Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. pei trasporti soggetti a tassa di bollo	Bagagli (1) Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. pei trasporti esenti da tassa di bollo
Segue: 5) **Linea Parma-Suzzara.**														
Brescello	Parma	20	2.55	1.80	1.10	0.90	1.05	0.75	0.45	1.—	0.75	0.45	8.630	8.407
	Suzzara	25	3.20	2.25	1.35	1.10	1.30	0.95	0.60	1.25	0.90	0.60	10 788	10.509
Boretto	Parma	23	2.95	2.05	1.25	1.05	1.20	0.85	0.55	1.15	0.85	0.55	9.924	9.668
	Suzzara	22	2.80	2.—	1.20	1.—	1.15	0.85	0.50	1.10	0.80	0.50	9.493	9.247
Gualtieri	Parma	29	3.70	2.60	1.55	1.30	1.50	1.10	0.70	1.45	1.05	0.70	12.514	12.190
	Suzzara	16	2.05	1.45	0.85	0.75	0.85	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40	6.904	6.725
Guastalla	Parma	32	4.05	2.85	1.70	1.45	1.65	1.20	0.75	1.60	1.15	0.75	13.808	13.451
	Suzzara	13	1.65	1.20	0.70	0.60	0.70	0.50	0.30	0.65	0.50	0.30	5.609	5.464
Luzzara	Parma	38	4.85	3.40	2.05	1.70	1.95	1.40	0.90	1.90	1.35	0.90	16.397	15.973
	Suzzara	7	0.90	0.65	0.40	0.30	0.40	0.30	0.20	0.35	0.25	0.20	3.020	2.942
Suzzara	Parma	44	5.60	3.95	2.35	1.95	2.25	1.65	1.05	2.20	1.60	1.—	18.986	18.495
6) **Linea Bologna-Portomaggiore-Massalombarda.**														
Bologna S. V.	Portomaggiore	47	5.95	4.20	2.50	2.10	2.40	1.75	1.10	2.35	1.70	1.10	20.281	19.756
	Massalombarda	42	5.35	3.75	2.25	1.85	2.15	1.55	1.—	2.10	1.50	0.95	18.123	17.655
Roveri	Portomaggiore	42	5.35	3.75	2.25	1.85	2.15	1.55	1.—	2.10	1.50	0.95	18.123	17.655
	Massalombarda	37	4.70	3.30	2.—	1.65	1.90	1.35	0.90	1.85	1.35	0.85	15.966	15.553
Castenaso	Portomaggiore	37	4.70	3.30	2.—	1.65	1.90	1.35	0.90	1.85	1.35	0.85	15.966	15.553
	Massalombarda	32	4.05	2.85	1.70	1.45	1.65	1.20	0.75	1.60	1.15	0.75	13 808	13.451

Segue *Allegato n. 46.*

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la Rete dello Stato	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Segue: 6) **Linea Bologna-Portomaggiore-Massalombarda.**														
Budrio	Portomaggiore.	31	3.95	2.80	1.65	1.40	1.60	1.15	0.75	1.55	1.10	0.70	13.377	13.031
	Massalombarda	27	3.45	2.45	1.45	1.20	1.40	1.—	0.65	1.35	1.—	0.65	11.651	11.349
Mezzolara	Portomaggiore.	24	3.05	2.15	1.30	1.10	1.25	0.90	0.60	1.20	0.85	0.55	10.356	10.088
	Massalombarda	34	4.35	3.05	1.85	1.50	1.75	1.25	0.80	1.70	1.25	0.80	14.671	14.292
Guarda	Portomaggiore.	19	2.45	1.70	1.05	0.85	1.—	0.70	0.45	0.95	0.70	0.45	8.198	7.986
	Massalombarda	39	4.95	3.50	2.10	1.75	2.—	1.45	0.95	1.95	1.40	0.90	16.829	16.394
Molinella	Portomaggiore.	15	1.90	1.35	0.80	0.70	0.80	0.55	0.35	0.75	0.55	0.35	6.472	6.305
	Massalombarda	43	5.45	3.85	2.30	1.90	2.20	1.60	1.—	2.15	1.55	1.—	18.555	18.075
Traghetto	Portomaggiore.	12	1.55	1.10	0.65	0.55	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	5.178	5.044
	Massalombarda	46	5.85	4.10	2.45	2.05	2.35	1.70	1.10	2.30	1.65	1.05	19.849	19.336
Consandolo	Portomaggiore.	5	0.65	0.45	0.30	0.25	0.30	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15	2.157	2.101
	Massalombarda	53	6.75	4.75	2.85	2.30	2.70	1.95	1.25	2.65	1.90	1.20	22.870	22.279
Villafontana	Portomaggiore.	39	4.95	3.50	2.10	1.75	2.—	1.45	0.95	1.95	1.40	0.90	16.829	16.394
	Massalombarda	19	2.45	1.70	1.05	0.85	1.—	0.70	0.45	0.95	0.70	0.45	8.198	7.986
Medicina	Portomaggiore.	42	5.35	3.75	2.25	1.85	2.15	1.55	1.—	2.10	1.50	0.95	18.123	17.655
	Massalombarda	16	2.05	1.45	0.85	0.75	0.85	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40	6.904	6.725
Sesto Imolese	Portomaggiore.	49	6.25	4.40	2.60	2.15	2.50	1.80	1.15	2.45	1.75	1·15	21.144	20.597
	Massalombarda	9	1.15	0.85	0.50	0.40	0.50	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	3.883	3.783

Segue *Allegato N. 46.*

STAZIONI	TRANSITI punti di allacciamento con la rete dello Stato	distanze dai transiti km.	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
			1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
7) Linea Copparo-Ferrara-Cento-Persiceto-Decima-Modena.														
Boara	Ferrara	7	0.90	0.65	0.40	0.30	0.40	0.30	0.20	0.35	0.25	0.20	3.020	2.942
	Persiceto	53	6.75	4.75	2.85	2.30	2.70	1.95	1.25	2.65	1.90	1.20	22.870	22.279
	Crevalcore	52	6.60	4.65	2.80	2.30	2.65	1.90	1.25	2.60	1.85	1.20	22.439	21.858
	Modena	73	9.25	6.50	3.90	3.—	3.70	2.70	1.70	3.60	2.60	1.65	31.500	30.686
Baura	Ferrara	10	1.30	0.90	0.55	0.45	0.55	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25	4.315	4.203
	Persiceto	56	7.10	5.—	3.—	2.45	2.85	2.05	1.30	2.80	2.—	1.30	24.165	23.540
	Crevalcore	55	7.—	4.90	2.95	2.40	2.80	2.05	1.30	2.75	1.95	1.25	23.733	23.119
	Modena	76	9.65	6.80	4.05	3.15	3.85	2.80	1.80	3.75	2.70	1.75	32.795	31.947
Tamara Saletta	Ferrara	15	1.90	1.35	0.80	0.70	0.80	0.55	0.35	0.75	0.55	0.35	6.472	6.305
	Persiceto	61	7.75	5.45	3.25	2.60	3.10	2.25	1.45	3.—	2.20	1.40	26.322	25.641
	Crevalcore	60	7.60	5.35	3.20	2.55	3.05	2.20	1.40	2.95	2.15	1.35	25.891	25.221
	Modena	81	10.25	7.25	4.30	3.30	4.15	3.—	1.90	4.—	2.90	1.85	34.953	34.049
Copparo	Ferrara	20	2.55	1.80	1.10	0.90	1.05	0.75	0.45	1.—	0.75	0.45	8.630	8.407
	Persiceto	66	8.40	5.90	3.55	2.80	3.35	2.45	1.55	3.25	2.35	1.50	28.480	27.743
	Crevalcore	65	8.25	5.80	3.45	2.75	3.30	2.40	1.55	3.20	2.35	1.50	28.048	27.323
	Modena	86	10.90	7.65	4.60	3.50	4.40	3.15	2.—	4.25	3.05	1.95	37.110	36.150
Ferrara	Persiceto	46	5.85	4.10	2.45	2.05	2.35	1.70	1.10	2.30	1.65	1.05	19.849	19.336
	Crevalcore	45	5.70	4.05	2.40	2.—	2.30	1.65	1.05	2.25	1.60	1.05	19.418	18.916
	Modena	66	8.40	5.90	3.55	2.80	3.35	2.45	1.55	3.25	2.35	1.50	28.480	27.743

Segue *Allegato N. 46.*

STAZIONI	TRANSITI punti di allacciamento con la Rete dello Stato	distanze ai transiti km.	Tariffa differenziale B 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Tariffa speciale per operai 3ª classe	TARIFFA MILITARE pei trasporti soggetti a tassa di bollo 1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti esenti da tassa di bollo 1ª classe	2ª classe	3ª classe	BAGAGLI (1) base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
	Segue: 7) **Linea Copparo-Ferrara-Cento-Persiceto-Decima-Modena.**													
Porotto	Ferrara	6	0.80	0.55	0.35	0.30	0.35	0.25	0.15	0.30	0.25	0.15	2.589	2.522
	Persiceto . . .	41	5.20	3.65	2.20	1.80	2.10	1.50	0.95	2.05	1.50	0.95	17.692	17.234
	Crevalcore . .	40	5.10	3.60	2.15	1.80	2.05	1.50	0.95	2.—	1.45	0.90	17.260	16.814
	Modena . . .	61	7.75	5.45	3.25	2.60	3.10	2.25	1.45	3.—	2.20	1.40	26.322	25.641
Vigarano M. . .	Ferrara	9	1.15	0.85	0.50	0.40	0.50	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	3.883	3.783
	Persiceto . . .	37	4.70	3.30	2.—	1.65	1.90	1.35	0.90	1.85	1.35	0.85	15.966	15.553
	Crevalcore . .	36	4.60	3.25	1.95	1.60	1.85	1.35	0.85	1.80	1.30	0.85	15.534	15.132
	Modena . . .	57	7.25	5.10	3.05	2.45	2.90	2.10	1.35	2.85	2.05	1.30	24.596	23.960
Mirabello	Ferrara . . .	13	1.65	1.20	0.70	0.60	0.70	0.50	0.30	0.65	0.50	0.30	5.609	5.464
	Persiceto . . .	33	4.20	2.95	1.80	1.45	1.70	1.25	0.80	1.65	1.20	0.75	14.240	13.871
	Crevalcore. . .	32	4.05	2.85	1.70	1.45	1.65	1.20	0.75	1.60	1.15	0.75	13.808	13.451
	Modena . . .	53	6.75	4.75	2.85	2.30	2.70	1.95	1.25	2.65	1.90	1.20	22.870	22.279
San Carlo	Ferrara . . .	18	2.30	1.65	1.—	0.80	0.95	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45	7.767	7.566
	Persiceto . . .	28	3.55	2.50	1.50	1.25	1.45	1.05	0.65	1.40	1.—	0.65	12.082	11.770
	Crevalcore . .	27	3.45	2.45	1.45	1.20	1.40	1.—	0.65	1.35	1.—	0.65	11.651	11.349
	Modena . . .	48	6.10	4.30	2.55	2.15	2.45	1.75	1.15	2.40	1.70	1.10	20.712	20.177
Sant'Agostino . .	Ferrara	20	2.55	1.80	1.10	0.90	1.05	0.75	0.45	1.—	0.75	0.45	8.630	8.407
	Persiceto . . .	26	3.30	2.35	1.40	1.15	1.35	0.95	0.65	1.30	0.95	0.60	11.219	10.929
	Crevalcore . .	25	3.20	2.25	1.35	1.10	1.30	0.95	0.60	1.25	0.90	0.60	10.788	10.509
	Modena . . .	46	5.85	4.10	2.45	2.05	2.35	1.70	1.10	2.30	1.65	1.05	19.849	19.336

Segue *Allegato N. 46.*

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la Rete dello Stato	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
	Segue: 7) **Linea Copparo-Ferrara-Cento-Persiceto-Decima-Modena.**													
Dosso	Ferrara	25	3.20	2.25	1.35	1.10	1.30	0.95	0.60	1.25	0.90	0.60	10.788	10.509
	Persiceto	21	2.70	1.90	1.15	0.95	1.10	0.80	0.50	1.05	0.75	0.50	9.061	8.827
	Crevalcore	20	2.55	1.80	1.10	0.90	1.05	0.75	0.45	1.—	0.75	0.45	8.630	8.407
	Modena	41	5.20	3.65	2.20	1.80	2.10	1.50	0.95	2.05	1.50	0.95	17.692	17.234
Renazzo C. R.	Ferrara	28	3.55	2.50	1.50	1.25	1.45	1.05	0.65	1.40	1.00	0.65	12.082	11.770
	Persiceto	18	2.30	1.65	1.—	0.80	0.95	0.70	0.45	0.90	0.65	0.45	7.767	7.566
	Crevalcore	17	2.20	1.55	0.95	0.75	0.90	0.65	0.40	0.85	0.65	0.40	7.335	7.146
	Modena	38	4.85	3.40	2.05	1.70	1.95	1.40	0.90	1.90	1.35	0.90	16.397	15.973
Cento	Ferrara	32	4.05	2.85	1.70	1.45	1.65	1.20	0.75	1.60	1.15	0.75	13.808	13.451
	Persiceto	14	1.80	1.25	0.75	0.65	0.75	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35	6.041	5.885
	Crevalcore	13	1.65	1.20	0.70	0.60	0.70	0.50	0.30	0.65	0.50	0.30	5.609	5.464
	Modena	34	4.35	3.05	1.85	1.50	1.75	1.25	0.80	1.70	1.25	0.80	14.671	14.292
Decima	Ferrara	38	4.85	3.40	2.05	1.70	1.95	1.40	0.90	1.90	1.35	0.90	16.397	15.973
	Persiceto	9	1.15	0.85	0.50	0.40	0.50	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	3.883	3.783
	Crevalcore	7	0.90	0.65	0.40	0.30	0.40	0.30	0.20	0.35	0.25	0.20	3.020	2.942
	Modena	28	3.55	2.50	1.50	1.25	1.45	1.05	0.65	1.40	1.—	0.65	12.082	11.770
Persiceto	Ferrara	46	5.85	4.10	2.45	2.05	2.35	1.70	1.10	2.30	1.65	1.05	19.849	19.336
Crevalcore	Ferrara	45	5.70	4.05	2.40	2.—	2.30	1.65	1.05	2.25	1.60	1.05	19.418	18.916
	Modena	22	2.80	2.—	1.20	1.—	1.15	0.85	0.50	1.10	0.80	0.50	9.493	9.247

Segue *Allegato N. 46.*

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la Rete dello Stato	Distanze dal transiti	Tariffa differenziale *B*			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1) base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo				
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1 classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasport esenti da tassa di bollo
Segue: 7) Linea Copparo-Ferrara Cento-Persiceto-Decima-Modena.														
Ravarino	Ferrara	50	6.35	4.45	2.70	2.20	2.55	1.85	1.20	2.50	1.80	1.15	21.576	21.018
	Crevalcore	5	0.65	0.45	0.30	0.25	0.30	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15	2.157	2.101
	Modena	17	2.20	1.55	0.95	0.75	0.90	0.65	0.40	0.85	0.65	0.40	7.335	7.146
Nonantola	Ferrara	57	7.25	5.10	3.05	2.45	2.90	2.10	1.35	2.85	2.05	1.30	24.596	23.960
	Crevalcore	12	1.55	1.10	0.65	0.55	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	5.178	5.044
	Modena	10	1.30	0.90	0.55	0.45	0.55	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25	4.315	4.203
Modena	Ferrara	66	8.40	5.90	3.55	2.80	3.35	2.45	1.55	3.25	2.35	1.50	28.480	27.743
	Crevalcore	22	2.80	2.—	1.20	1.—	1.15	0.85	0.50	1.10	0.80	0.50	9.493	9.247

(1) *Tasse minime pei bagagli:*
Tassa minima per spedizione pel trasporto dei bagagli paganti il bollo:
Per le linee Thiene–Rocchette e Torrebelvicino–Schio . . . . L. 0.70
Per tutte le altre linee . . { Per le concessioni speciali A e IX . . » 1.30
Per tutti gli altri trasporti . . . . . . » 1.05
Tassa minima per le spedizioni a bagaglio esenti da bollo:
Per le linee Thiene–Rocchette e Torrebelvicino–Schio . . . . » 0.60
Per tutte le altre linee. . . . . » 0.95
Pei bagagli diretti o provenienti da Torrebelvicino è da riscuotersi in più la tassa di trasbordo a Schio (spettante alle Ferrovie dello Stato) di centesimi 40 per tonnellata, col minimo di centesimi 5 per spedizione, e per quelli da e per oltre Rocchette è da aggiungersi la tassa di trasbordo in ragione di L. 1.15 per tonnellata.
Per tali trasporti nella tassa minima sopraindicata è già compresa anche la tassa di trasbordo.

N. B. — Per ogni biglietto (individuale o collettivo) rilasciato a viaggiatori fruenti di concessioni speciali che ammettono l'applicazione della tariffa differenziale B, o della tariffa militare col bollo è stabilito il prezzo minimo di L. 1.05 pei viaggi in 1ª o 2ª classe è di L. 0.95 per quelli in 3ª classe; pei viaggi a tariffa differenziale C, ed a tariffa militare senza bollo, il prezzo minimo è di L. 0.95 per la 1ª e 2ª classe e di L. 0.85 per la 3ª classe.

Nelle concessioni per comitive il prezzo minimo suddetto è sostituito da quello minimo per viaggio, stabilito dalle concessioni stesse.

Ordine di servizio N. 47. (C.).

Accettazione dei trasporti delle merci.

(Vedi ordine di servizio n. 301-1915).

In seguito ad autorizzazione dell'Intendenza generale dell'esercito — direzione dei trasporti — a sensi del R. D. 15-4-1915, n. 6722, s'informa che i territori dichiarati in stato di guerra, ai quali si applicano le restrizioni contenute nel secondo capoverso del punto 10° dell'Ordine di servizio 301-1915, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 45, dell'11 novembre detto anno, relative all'accettazione dei trasporti a rischio e pericolo dello speditore ed all'aumento dei termini di resa, sono quelli delle provincie di Bergamo, Bologna, Brescia, Como, Cremona, Ferrara, Forlì, Mantova, Milano, Modena, Novara, Padova, Parma, Pavia, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rovigo, Sondrio, Treviso, Venezia, Verona, Vicenza, oltre ai comuni costieri dell'Adriatico.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Circolare N. 31. (A. T. V.).

Elenco dei prezzi da assegnarsi ai materiali F. U., da riparare e riparati che si versano nei magazzini dell'esercizio.

È stato pubblicato e verrà distribuito a cura dei Servizi interessati l'Elenco dei prezzi dei materiali da versarsi a magazzino in sostituzione di quello allegato alla circolare n. 99/1909 e che andò in vigore col 1° gennaio 1910, il quale rimane quindi abrogato unitamente alle sue appendici 1, 2, 3, 4, 5 e 6 successivamente pubblicate (V. circolari n. 59/1913, 33/1915, 98/1915 e 49/1917).

I prezzi indicati nel nuovo « Elenco » devono, dalle officine,

depositi e squadre rialzo, e dagli altri enti, i quali per le voci in esso comprese non hanno apposita tariffa, essere usati per tutti i materiali da versarsi dal 1° maggio p. v.

Per i materiali non singolarmente individuati vale la prescrizione contenuta nell'annotazione in calce al quadro *A*) pag. 10 dello Elenco stesso.

Circolare N. 32. (C. M.).

Viaggi per servizio o per licenza, di militari (1), assimilati ed aggregati, con le tradotte.

Il Ministero della guerra, d'accordo con l'Amministrazione ferroviaria, ha emanato nuove norme per i movimenti di militari, assimilati ed aggregati in viaggio per servizio, o per licenza; norme che nella loro parte sostanziale si riassumono nella presente circolare, ed applicabili con decorrenza 1° maggio 1918.

I. — VIAGGI PER SERVIZIO.

I militari del R. Esercito, della R. Marina, della R. Guardia di finanza, i volontari riconosciuti, nonchè tutti gli assimilati ed aggregati del R. Esercito e della R. Marina, mobilitati o non, quando viaggiano *per effettive ragioni di servizio,* hanno sempre diritto al trasporto gratuito.

(1) Nella locuzione « militari » usata nella presente circolare, si comprendono anche i militarizzati e quindi il personale delle Capitanerie di porto, nonchè quello delle associazioni di soccorso (Croce rossa italiana, Sovrano militare ordine di Malta, Croce azzurra).

II. — Viaggi per licenza.

S'intendono viaggi per licenza quelli per recarsi dalla propria sede alla località designata per fruire della licenza stessa e viceversa.

Nei viaggi per licenza hanno diritto alla gratuità del trasporto:

a) *i militari mobilitati dislocati in zona di guerra* dipendenti da autorità mobilitate, qualunque sia il motivo della licenza;

b) *i militari non mobilitati,* anche se residenti in zona di guerra, e quelli *mobilitati,* dipendenti però da autorità territoriali, dislocati o non in zona di guerra, soltanto per *licenza di convalescenza e per concessione di mano d'opera per lavori agricoli;*

c) gli *assimilati ed aggregati* residenti *in zona di guerra* e dipendenti da *autorità mobilitate,* nei casi di *licenza ordinaria, di convalescenza e per gravi motivi di famiglia;*

d) gli *assimilati ed aggregati* residenti o non *in zona di guerra* e non dipendenti da autorità mobilitate, *per licenza di convalescenza.*

I militari di cui al comma *b*), nei casi quivi non previsti, debbono pagare l'importo del biglietto a tariffa militare, a meno che abbiano titolo al viaggio gratuito usufruendo delle concessioni loro spettanti a norma di altre disposizioni.

Gli assimilati e gli aggregati, nei casi non previsti ai comma *c*) e *d*), debbono viaggiare a proprie spese ed a *tariffa ordinaria,* a meno che possano usufruire della riduzione eventualmente loro consentita quali funzionari od agenti di amministrazioni statali, ovvero della gratuità che loro venisse dalle concessioni ad essi spettanti a norma di altre prescrizioni.

III. — Obbligo di viaggiare in tradotta.

Salvo le eccezioni di cui in appresso, devono viaggiare *esclusivamente con le tradotte*:

a) i militari di truppa, mobilitati o non, viaggianti per *servizio;*

b) i militari di truppa e gli ufficiali inferiori (esclusi i primi capitani del R. Esercito e gli ufficiali di grado corrispondente della R. Marina), mobilitati o non, viaggianti per *licenza,* sia che il viaggio si compia gratuitamente, sia a pagamento.

Si intende quindi esteso alla zona territoriale l'obbligo di servirsi delle tradotte.

I militari che dovessero partire da località non toccate dalle tradotte, potranno servirsi dei treni ordinari, limitatamente però alle sole tratte da percorrere per portarsi dalla località medesima alla più vicina stazione di transito della tradotta, o per raggiungere la località di destinazione, dalla stazione in cui viene abbandonata la tradotta.

Resta peraltro inteso che, in tali casi, i militari dovranno valersi dei treni ordinari in coincidenza immediata con la tradotta.

Così pure i militari potranno interamente valersi dei treni ordinari quando pel loro viaggio fosse prescritto un itinerario non percorso da tradotta.

Le norme di cui nel presente punto III valgono anche per gli assimilati ed aggregati, mobilitati o non, in viaggio per servizio e per quelli mobilitati o non, per i viaggi di licenza che compiono gratuitamente, (comma *c)* e *d)*) del punto *II*).

IV. — Eccezioni all'obbligo di viaggiare in tradotta.

Dall'obbligo di servirsi delle tradotte, sono escluse, in tutti i casi, le dame ed ispettrici infermiere, nonchè le suore addette agli ospedali militari.

Inoltre potrà, eccezionalmente, essere concesso ai militari l'uso dei treni ordinari (ed analogamente agli assimilati ed aggregati):

a) per le linee e per i treni che venissero tassativamente indicati dall'intendenza generale del R. Esercito — Direzione Trasporti;

b) nei viaggi per licenza di ufficiali e truppa, ma per la sola andata, quando specialissime circostanze lo consiglino ai corpi (licenza di convalescenza e per gravi motivi di famiglia);

c) nei viaggi per servizio, dei militari di truppa, quando particolari condizioni d'urgenza lo giustifichino per abbreviare la durata del viaggio;

d) nei viaggi di servizio che i militari di truppa compiono in accompagnamento di ufficiali generali e superiori, alla loro volta in viaggio di servizio;

e) nei viaggi che i militari (ufficiali e truppa) compiono per accompagnare ufficiali che, per motivi di salute, abbisognino di essere assistiti durante il viaggio;

f) nei viaggi che gli ufficiali inferiori o sottufficiali (di carriera) compiono per accompagnare la famiglia viaggiante a tariffa differenziale C, *purchè si assoggettino essi stessi a pagare tale tariffa.* Analoga concessione, subordinata alle stesse condizioni, viene estesa agli ufficiali inferiori richiamati dal congedo, funzionari dello Stato, che come tali fruiscono, da borghesi, per sè e per la famiglia propria, della tariffa differenziale C., a meno che si tratti di persone che abbiano per sè e per la famiglia diritto al viaggio gratuito. Gli ufficiali inferiori, richiamati dal congedo, la cui famiglia debba viaggiare a tariffa ordinaria potranno anche essi viaggiare in accompagnamento della propria famiglia, purchè si assoggettino al pagamento della tariffa ordinaria;

g) nei viaggi dei militari membri del Parlamento Nazionale;

h) nei viaggi dei mutilati di guerra che hanno ripreso servizio presso l'esercito mobilitato.

La facoltà di fruire dei treni ordinari dovrà risultare da annotazione sul foglio di licenza o certificato di viaggio, succintamente motivata e munita di timbro e firma rilasciata da chi accorda la licenza, o da chi ordina il viaggio di servizio, nei casi di cui ai punti *b*), *c*), *d*), *e*), *g*).

Da tale annotazione risulterà pure se la facoltà di usare dei treni ordinari debba valere anche per il viaggio di ritorno.

V. — Documenti di viaggio.

Pei viaggi di servizio di cui al punto I, deve essere presentato il foglio (o certificato) di viaggio, od una dichiarazione equivalente. Detto foglio serve come biglietto di viaggio, con diritto alla gratuità del trasporto, tanto sulle ferrovie dello Stato come sulle ferrovie secondarie ammesse al conto globale (ferrovie Venete e Brescia-Iseo).

Invece pei percorsi sulle altre ferrovie e tramvie, nonchè per le linee di navigazione (comprese quelle esercitate dalle ferrovie dello Stato, quando non si adoperino piroscafi noleggiati), devono essere presentate le richieste mod. B (rosa) per ottenere il biglietto senza pagamento.

Pei viaggi di licenza dovranno essere presentati:

a) dai militari mobilitati, dislocati in zona di guerra (punto II-a), lo speciale foglio di licenza per le truppe mobilitate, oppure il foglio di licenza normale (mod. 94 e 95) quando trattasi di licenza di convalescenza;

b) dai militari non mobilitati, anche se residenti in zona di guerra, e dai mobilitati dipendenti da autorità territoriali, dislocati, o non, in zona di guerra, il detto foglio normale di licenza (mod. 94 e 95) pei viaggi pei quali hanno titolo alla gratuità e di cui al punto II-b), con esplicita annotazione della determinante del viaggio;

c) dagli assimilati ed aggregati, residenti in zona di guerra e dipendenti da autorità mobilitate, pei viaggi di cui al punto II-c), il foglio speciale di licenza per le truppe mobilitate, nei casi di licenza ordinaria, o per gravi motivi di famiglia, ed il foglio normale di licenza nel caso di convalescenza;

d) dagli assimilati ed aggregati residenti o non in zona di guerra, aventi titolo alla gratuità di cui al punto II *d*), il foglio normale di licenza, all'uopo motivato.

I suddetti fogli di licenza servono come biglietti di viaggio e danno diritto al trasporto gratuito sulle ferrovie dello Stato,

sulle linee di navigazione Civitavecchia-Golfo Aranci-Terranova-Maddalena e viceversa, nonchè sulle linee della Società Veneta e sulla Brescia-Iseo.

Pel percorso sulle altre linee di navigazione e sulle ferrovie secondarie e tramvie non ammesse al conto globale, i militari, assimilati, ecc., dovranno essere anche muniti di richiesta mod. B (rosa) per ottenere il biglietto senza pagamento.

Pei viaggi con biglietto a pagamento a tariffa militare verranno rilasciati ai partenti i normali documenti di licenza e di viaggio, stabiliti pel tempo di pace.

VI. — Controllerie - Irregolarità di viaggio.

I comandanti di tradotta faranno eseguire dal personale dipendente frequenti verifiche ai documenti dei militari viaggianti e disporranno che il personale stesso accompagni sempre quello ferroviario nella controlleria, che dovrà esser fatta come sui treni ordinari.

I militari e gli assimilati ed aggregati, che, avendo obbligo di viaggiare in tradotta, fossero invece trovati a viaggiare nei treni ordinari, tanto nella zona di guerra come in quella territoriale, anche se muniti di biglietti valevoli per detti treni, sia a tariffa militare che ordinaria, o fossero in possesso di quelli gratuiti, saranno da considerarsi come viaggiatori sprovvisti di biglietto. Dovranno pertanto essere fatti scendere dal treno e consegnati al Comando di stazione e secondo l'avvertenza (1) al 3° capoverso del paragrafo 51 del regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie, sottoposti al doppio pagamento dell'importo di un biglietto a tariffa del pubblico, per tutto il percorso indebitamente eseguito fuori tradotta, deduzione fatta dell' eventuale somma che avessero già sborsata.

I documenti militari, evidentemente alterati, o di dubbia autenticità, o che fondatamente si crede siano stati adoperati per precedenti viaggi, dovranno essere ritirati verso rilascio di un biglietto mod. C I 204 senza prezzo, pel percorso ancora da effettuare. Da tale modulo dovrà risultare la circostanza dell'avve-

nuto ritiro del documento, affinchè il militare possa valersene nei successivi rapporti coll'autorità militare.

Nulla è innovato riguardo alle segnalazioni, da parte del personale delle stazioni e di controlleria ai treni, delle irregolarità di viaggio alle divisioni movimento, per l'ulteriore seguito con le competenti autorità militari e con la direzione generale ferrovie Stato (servizio commerciale).

VII. — Bagagli.

È ammesso il trasporto dei bagagli con le tradotte, da e per tutte le stazioni in cui le tradotte medesime hanno fermata.

Le spedizioni relative avranno luogo a tariffa militare su presentazione dei prescritti scontrini, sempre però con pagamento immediato da parte degli interessati.

Per evitare ritardi e disguidi, non dovranno essere accettati i bagagli con vecchie etichette.

Si rivolgono speciali raccomandazioni a tutto il personale delle stazioni e dei treni per la rigorosa osservanza delle disposizioni di cui sopra, in modo da assicurare la regolarità di così importante particolare di servizio.

N. B. — La presente circolare annulla e sostituisce le disposizioni, in merito, fin qui pubblicate.

Distribuito agli agenti delle classi 7, 8, 9, 14, 15, 16 e 22.

Circolare N. 33. (C.).

Annullamento della circolare n. 26 (c)-1918.

La Circolare n. 26 (C) pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 17 del 25 aprile 1918 avente per titolo:

Viaggi di licenza dei sotto-ufficiali e dei marinai delle navi mercantili italiane requisite, sequestrate o noleggiate dallo Stato È ANNULLATA.

Circolare N. 34. (C.).

Contestazione dei rilievi.

A partire dal 1° maggio 1918, la contestazione dei rilievi a debito, emessi per erronee tassazioni dei trasporti merci *in servizio interno,* dovrà essere fatta da tutte le stazioni della rete all'ufficio reclami tassazioni merci (ufficio 10°) di Torino, anzichè al rispettivo controllo merci interno.

In tal senso si devono quindi ritenere modificate le disposizioni di cui al punto 4° (gestione merci) dell'O. S. 401/1913.

Invece, la contestazione dei rilievi di fatto emessi dai controlli merci interni, continuerà ad essere rivolta a questi ultimi e così pure nulla è variato per quanto concerne la contestazione dei rilievi emessi dagli altri uffici di controllo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20 *e* 22.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Fino a nuovo avviso le ditte Eugenio Masella fu Nicola di Lauria e Rocco Telesca fu Gaetano da Avigliano, restano escluse dal fare offerte nelle contrattazioni di conto della nostra Amministrazione.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

SENTENZE

Trasporto di cose - Azione per rimborso tasse di sosta - Ritiro della merce e mancanza di riserve - Estinzione dell'azione.

L'azione per la restituzione di tasse di sosta che si affermano non dovute, è dipendente dal contratto di trasporto.

Per conseguenza l'azione deve ritenersi estinta, se all'atto del ritiro della merce non venne fatta riserva alcuna.

TRIBUNALE DI MILANO — Sent. 12 gennaio 1918 (*Est.* Di Donato) — Ditta Prampuri e Brambilla *contro* FF. Stato .

DIRITTO.

Considerato che per ordine logico-giuridico è da esaminarsi preliminarmente l'eccezione elevata in prima sede (qui riprodotta dall'appellata Amministrazione delle ferrovie dello Stato) mirante all'inammissibilità dell'azione esperita dall'appellante per avere questa ritirato il trasporto senza riserva, essendo di evidente carattere pregiudiziale ed assorbente. E tale eccezione è fondata e merita essere accolta.

In effetti è pacifico che il ricevimento della merce ed il pagamento del porto e dell'indennità di sosta da parte della Pampuri e Brambilla sono avvenuti senza riserva; anche in applicazione dell'articolo 134 delle Tariffe vigenti, ogni azione contro l'Amministrazione è estinta.

Invano il patrocinio dell'appellante tenta di distinguere tra avaria e perdite parziali di merce e tasse indebitamente perpecite sostenendo che il ricevimento della merce trasportata senza riserva impedisce di agire nel primo caso e non nel secondo che da vita all'azione di indebito che si appoggia al principio di ragione e di equità «*Nemo loclupetari potest alterius jactura*» perocchè a prescindere che la distinzione accennata, non contenuta dalla

disposizione menzionata, non può essere attesa dal giudice, essa ripugna inoltre alle finalità che la disposizione medesima si propone.

Invero l'art. 134 suindicato tende a sottrarre la Amministrazione Ferroviaria da possibili litigi defaticatori, creando nei suoi riguardi una « *presumptio juris et de jure* », che il contratto è stato da lei bene eseguito, quando il pagamento del porto ed il ricevimento delle cose trasportate sono avvenute, senza riserva, estremi che si riscontrano nella specie in esame.

Ciò posto, è manifesto che la domanda in disputa urta nella presunzione suddetta, che le è di ostacolo insuperabile, non essendo lecito per la contraddizione che nol consente, da un canto escludere la colpa della convenuta, dall'altro condannarla al rimborso della successiva tassa di giacenza, reputandola così responsabile pel ritardo, ossia colpevole, nell'esecuzione del contratto. La tesi avversaria potrebbe reggersi se si fosse in tema di altro indebito nascente dalla legge, in virtù del principio summenzionato, ma è estraneo all'ipotesi di sanzione, dove invece si versa in tema di azione *ex contractu,* dipendendone le sorti dalla regolare o meno osservanza della convenzione, ed è quindi subordinata alle restrizioni stabilite nel ridetto art. 134 della Tariffa.

Trasporto di cose - Clausola del rischio e pericolo - Costituzionalità del R. D. 15 aprile 1915, n. 692 - Obbligatorietà dei manifesti affissi al pubblico - Presunzione d'irresponsabilità.

Il R. D. 15 aprile 1915, n. 672 è costituzionale. La pubblicità dei manifesti dell'Amministrazione ferroviaria nei modi consentiti dalla pubblica affissione basta a renderli esecutori ed obbligatori per tutti.

Il R. D. succitato importa una presunzione d'irresponsabilità in favore del vettore, il quale allora soltanto sarà tenuto a rispondere per le perdite ed avarie quando lo speditore fornisca la prova che il danno sia derivato dal dolo degli agenti ferroviari.

TRIBUNALE DI BUSTO ARSIZIO — Sent. 20-31 dicembre 1917 (*Est.* Tassoni) — Ditta Lattuada, appellante, *contro* Ferrovie dello Stato.

DIRITTO.

La sentenza del Pretore merita piena conferma.

Si accenna, ora per la prima volta, ad una pretesa incostituzionalità del R. D. 15-4-1915, n. 672 mediante il quale il *Comando Supremo dell'Esercito e per sua delegazione la Direzione Trasporti, a deroga di qualsiasi legge, regolamento, istruzione o consuetudine precedenti, veniva autorizzato....... «g) a sospendere o limitare i trasporti di merci.... pel pubblico e ad accettarli soltanto a tutto rischio e pericolo del mittente, durante il* periodo della mobilitazione e della guerra». Ma a respingere siffatta eccezione basta il considerare che il potere legislativo con la legge 22 maggio 1915, n. 671, autorizzava il Governo del Re ad emanare durante la guerra, disposizioni aventi valore di legge, per tutto quanto fosse richiesto dai bisogni urgenti e straordinari della economia nazionale in caso di guerra: ora la guerra era già stata dichiarata quando nel 24 maggio venne pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* il sopra citato R. D., che prese appunto il numero 672, successivo cioè a quello portato dalla legge; da quel giorno pertanto ben poteva il Governo pubblicare e dar vigore al decreto del 15 aprile, nulla importando che questo avesse una data anteriore alla data di quello, una volta riconosciuta la necessità, appunto in vista dei bisogni straordinari dell'economia nazionale di derogare con quel decreto, nel campo dei servizi ferroviari alla norma generale dell'art. 400 del Codice di commercio, secondo la quale il vettore è responsabile della perdita od avaria delle cose a lui affidate pel trasporto se non prova che siano derivati da cause a lui non imputabili. Non varrebbe poi l'osservare che per l'art. 2 di quel R. D., lo stesso avrebbe dovuto essere presentato al Parlamento per essere convertito in legge imperocchè se tanto poteva essere ritenuto necessario prima dell'emanazione della legge 22 maggio, cessava invece di esserlo posteriormente a questa; ad ogni modo poi in quell'art. non è fissato alcun termine così che rimane affidato al potere esecutivo sotto la propria responsabilità politica il decidere quando credeva opportuno presentare quel decreto al Parlamento, ed esorbiterebbe dalle attri-

buzioni dell'Autorità Giudiziaria il fissare un limite di tempo al riguardo.

È pacifico fra le parti, e del resto è provato dagli atti, che la Direzione Generale delle ferrovie dello Stato, dicendosi autorizzata dall'Intendenza Generale dell'Esercito (Direzione dei Trasporti) nell'8 dicembre 1915, fece affiggere in tutte le stazioni, e così anche in quella di Venezia-S. Lucia, un avviso al pubblico, nel quale al punto 9 si legge:

« *Tutti i trasporti, comunque effettuati, sono sempre accettati subordinatamente alle esigenze militari ed ai mezzi di trasporti disponibili. I trasporti interessanti, in partenza, in arrivo, o in transito stazioni situate in territori dichiarati in stato di guerra sono in ogni caso accettati a tutto rischio e pericolo dello speditore* ».

Come sarebbe vano obiettare che manca la prova che l'Intendenza Generale dell'Esercito (Direzione dei Trasporti) avesse dato alla Direzione Generale delle Ferrovie un'autorizzazione siffatta poichè invece nello stesso giorno 24 maggio, data di pubblicazione del R. decreto 15 aprile, la stessa Intendenza Generale disponeva e pubblicava con manifesto verde che: *durante la mobilitazione e la radunata del R. Esercito e durante la guerra, diventando i trasporti militari lo scopo essenziale del servizio ferroviario, potranno essere applicate sulle Ferrovie dello Stato....... le limitazioni al servizio pubblico che risultano trasferite nel R. decreto* 15 *aprile* 1915, *n*. 672. Così è vana anche l'osservazione che manca la prova che lo speditore Vianello fosse a conoscenza che il trasporto degli 8 sacchi di caffè da Venezia a Parabiago, al Lattuada, veniva assunto dalle Ferrovie dello Stato a *tutto rischio e pericolo* dello speditore medesimo: infatti anche a prescindere dalla analoga espressa dichiarazione di esso speditore, quale si legge in fondo alla relativa lettera di porto, non vi ha poi dubbio che la Direzione Generale delle Ferrovie, adempiva sufficientemente a rendere di pubblica ragione il proprio intendimento di avvalersi dell'autorizzazione di limitare il servizio pubblico in conformità del R. decreto 15 aprile, quando faceva affiggere in tutte le stazioni l'avviso 8 novembre sopra ricordato, e che ciò bastava a far noto a qualsiasi speditore, senza bisogno di avvertirnelo caso per caso, che il trasporto veniva assunto, da allora in poi,

con tutte le limitazioni nell'avviso stesso indicato. Le forme indicate nel capoverso dell'art. 1° delle disposizioni preliminari del Codice Civile, sono quelle ordinarie relative alla promulgazione delle leggi, nel consueto caso la norma innovatrice è contenuta nello stesso R. D. 15 aprile e questo è stato pubblicato nelle forme legali: i manifesti della Direzione Generale delle Ferrovie non sono che atti di semplice attuazione di quel decreto, e pertanto non possono nemmeno per analogia, rientrare nell'ambito chiaramente circonscritto, da quell'art. 1 ed in mancanza di prescrizione di una speciale forma di pubblicazione, era sufficiente che a quei manifesti legalmente emanati dalle autorità competenti, venisse data una conveniente pubblicità nei modi consueti della pubblica affissione, e poichè questo non si contesta, ne consegue che quelle determinazioni di legittima autorità avevano in sè quanto occorreva per essere senza altro esecutorie ed obbligatorie per tutti. (1).

---

(1) Il Tribunale passa poi, a discutere sugli effetti della clausola «del rischio e pericolo» dichiarando che essa contiene una presunzione *juris* d'irresponsabilità la quale non può essere distrutta se non dalla prova contraria della colpa. Conferma quindi la sentenza 9 aprile 1917 del Pretore di Rho.

Ved. Bollettino 1918-IV-81 e richiami in nota.

Errata-corrige

Bollettino n. 17, Parte IV — a pag. 85, nella intestazione della sentenza, si rettifichi « tariffa centrale » in « tariffa generale ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XI - N. 19

9 MAGGIO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, maggio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 7 *marzo* 1918, *n.* 532, *che proroga il termine stabilito dall'art.* 3 *del decreto Luogotenenziale* 13 *agosto* 1917, *n.* 1393, *concernente i regolamenti per i vari personali delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il nostro decreto 13 agosto 1917, n. 1393, che approva i regolamenti dei vari personali delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il termine stabilito dall'art. 3 del decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, per la determinazione del numero dei posti per ciascun grado dei ruoli organici del personale dipendente dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, è prorogato di tre mesi per il personale ferroviario e fino a tre mesi dopo il termine della guerra per il personale navigante.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 aprile 1918, n. 102.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 marzo 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 18 *aprile* 1918, *n.* 541, *che fino a sei mesi dopo la conclusione della pace istituisce un R. Commissario presso il Consorzio autonomo del porto di Genova e ne determina le attribuzioni* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Ritenuto che lo stato di guerra ha apportato radicali mutamenti al programma di servizio al quale il porto di Genova era chiamato a sodisfare;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 maggio 1918, n. 104.

Considerato che è necessario provvedere ad un maggior coordinamento nell'opera delle organizzazioni civili e militari che svolgono la loro azione nel suddetto porto, per modo da ottenere unità di azione e rapidità di decisioni;

Considerato che occorre rendere possibile la più intensa utilizzazione delle calate, delle aree, dei magazzini e delle chiatte, oltrechè dei meccanismi e della mano d'opera per il rapido scarico delle merci in arrivo, e una ripartizione dei vagoni disponibili in relazione alle variabili esigenze ed alla precedenza che, nell'interesse generale, deve darsi alle varie merci destinate ai bisogni civili e militari;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, segretario di Stato per l'interno, di concerto con i ministri delle finanze, del tesoro, della guerra, delle armi e munizioni, della marina, dei lavori pubblici, dei trasporti marittimi e ferroviari, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Dalla data della pubblicazione del presente decreto e fino a 6 mesi dopo la conclusione della pace funzionerà presso il Consorzio autonomo del porto di Genova un R. Commissario.

Spetta al R. Commissario di sopraintendere allo svolgimento delle funzioni che il Consorzio autonomo del porto di Genova disimpegna, e continuerà a disimpegnare, in esecuzione dell'articolo 1°, punti 4° e 5°, della legge 13 febbraio 1903, n. 50, e delle relative disposizioni del regolamento approvato col R. decreto 25 giugno 1903, n. 261.

Gli uffici e le rappresentanze delle varie Amministrazioni civili e militari dello Stato, che funzionano nel porto per il ricevimento e la rispedizione di merci, sono posti sotto l'alta direzione del R. Commissario. La stessa disposizione vale per la R. Capitaneria di porto.

Art. 2.

Il R. Commissario per l'esercizio del porto di Genova presiede, o delega un proprio rappresentante a presiedere, le varie

Commissioni che furono costituite dopo il 1914 per provvedere a particolari servizi del porto. Egli proporrà al ministro dei trasporti quanto occorre modificare nel funzionamento delle predette Commissioni ed in caso di urgenza potrà esercitarne le funzioni.

I voti o i deliberati delle Commissioni stesse diverranno esecutivi soltanto dopo riportato il nulla-osta del R. Commissario e non saranno soggetti ad alcun'altra approvazione.

Art. 3.

Tutte le disposizioni riguardanti la sicurezza delle persone e delle cose negli specchi acquei e sulle calate del porto (compresi il porto franco, la darsena municipale ed i magazzini generali al molo vecchio) sono di competenza del R. Commissario.

Art. 4.

Il presidente del Consorzio ed il R. Commissario si riuniscono ogni giorno e dispongono, con poteri discrezionali, per l'impiego dei mezzi portuali in ordine ai bisogni urgenti.

Il presidente del Consorzio ha tutti i poteri che la legge ed il regolamento costitutivi del Consorzio stesso conferiscono al Comitato ed all'Assemblea per attuare quei provvedimenti che dal R. Commissario gli sono richiesti d'urgenza.

Art. 5.

Il R. Commissario per l'esercizio del porto di Genova è nominato con decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri, su proposta del ministro dei trasporti.

Esso dipende dal ministro predetto, pur corrispondendo direttamente con tutti i Ministeri interessati.

Con le stesse forme di cui al primo comma del presente articolo potrà essere nominato un R. Commissario aggiunto, che

coadiuvi il titolare e lo sostituisca in caso di assenza o di impedimento.

Con i decreti di nomina saranno stabiliti gli assegni del R. Commissario e del R. Commissario aggiunto.

Art. 6.

Il R. Commissario interviene alle adunanze dell'Assemblea, e del Comitato esecutivo di cui all'art. 7 della legge 13 febbraio 1903, n. 50, per fare le osservazioni che creda opportune, ma non ha voto deliberativo.

Art. 7.

Le spese occorrenti al funzionamento del R. Commissario saranno a carico del Consorzio.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 aprile 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — MEDA — NITTI — ZUPELLI — DALLOLIO — DEL BONO — DARI — R. BIANCHI — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, ***Il guardasigilli*****:** SACCHI.

Con DECRETO LUOGOTENENZIALE 18 aprile 1918, il vice-ammiraglio gr. uff. Silvio Belleni è stato nominato R. Commissario per l'esercizio del porto di Genova.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 25 *aprile* 1918, *n.* 573, *concernente provvedimenti per i servizi marittimi sovvenzionati* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Visto il Nostro decreto 17 maggio 1917, n. 845;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per la marina e per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli del tesòro, della guerra, dell'agricoltura, dell'industria, commercio e lavoro e delle finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ai piroscafi adibiti ai servizi marittimi sovvenzionati, che siano noleggiati o requisiti dallo Stato, può, a giudizio del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, d'accordo col ministro del tesoro, esser concesso un supplemento di compenso per le maggiori spese generali di amministrazione dipendenti dal mantenimento della organizzazione del servizio sovvenzionato.

Art. 2.

Alle aziende, che esercitano durante la guerra tutte o parte delle loro linee sovvenzionate soggette a vincolo di tariffe e per le

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 maggio 1918, n. 106.

quali la sovvenzione relativa non sia sufficiente a coprire la differenza fra le spese e gli introiti di esercizio, può, a giudizio del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, d'accordo col ministro del tesoro, esser concesso il carbone occorrente per le linee stesse ad un prezzo inferiore a quello del mercato.

Art. 3.

Alle spese derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui agli articoli 1 e 2 del presente decreto, sarà provveduto con le economie che si realizzeranno sui capitoli di bilancio relativi alle sovvenzioni per i servizi marittimi.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 aprile 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — DEL BONO — R. BIANCHI — NITTI — ZUPELLI — MILIANI — CIUFFELLI — MEDA. —

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Si rende noto al personale, che dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di aprile 1918, la somma di lire 108,000, di cui lire 36,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana per la Croce Rossa, previa detrazione di lire 1800 che si sono versate, in parti uguali, al Comitato Nazionale ferrovieri per gli indumenti di lana ai soldati e al Comitato per i prigionieri di guerra; e lire 72,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle Provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 all'aprile 1918, la somma di lire 3.534.000.

Ordine di Servizio N. 48. (C.).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviarj.

La « cooperativa di consumo tra i ferrovieri di Avellino », la « società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari di Cassino », la « società cooperativa ferroviaria di consumo con sede in Cosenza », il « magazzino viveri cooperativo fra i ferrovieri di Orte e stazioni limitrofe con sede in Orte », la « cooperativa ferroviaria di Palermo » e la « società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari di Paola », sono ammesse a fruire,

per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento, di cui l'ordine di servizio n. 167–1911.

La denominazione della « cooperativa fra gli impiegati delle ferrovie dello Stato di Napoli », di cui l'ordine di servizio n. 90 del 1917, è cambiata in « cooperativa di consumo fra il personale delle ferrovie dello Stato residente in Napoli ».

I nomi delle predette societa cooperative sono elencati nell'unito allegato *A*, che annulla e sostituisce quello annesso al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 48-1918.

Elenco delle società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari ammesse a fruire della concessione di cui il regolamento pubblicato con l'ordine di servizio N. 167-1911.

ALESSANDRIA — Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari.

ARONA — Società cooperativa di consumo ferrovieri di Arona.

ASTI — Società anonima cooperativa di consumo fra il personale ferroviario di Asti e stazioni limitrofe.

AULLA — Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari della stazione di Aulla.

AVELLINO — Cooperativa di consumo tra i ferrovieri.

BAGNI DELLA PORRETTA — Società anonima di consumo fra gli agenti ferroviari.

BARI — Cooperativa di consumo fra i ferrovieri dello Stato.

BOLOGNA — Società cooperativa Anonima ferroviaria.

BORGO SAN LORENZO — Società cooperativa di consumo fra i ferrovieri.

BRESCIA — Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari ed affini sedente in Brescia.

BUSALLA — Società anonima cooperativa di consumo in Busalla.

CASALMONFERRATO — Società cooperativa di consumo fra gli agenti delle ferrovie dello Stato in Casalmonferrato.

CASSINO — Cooperativa di consumo fra impiegati ferroviari.

» — Società anonima cooperativa di consumo fra agenti ferroviari.

CECINA — Società anonima cooperativa di consumo fra il personale delle strade ferrate in Cecina.

CEVA — Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari.

CHIASSO — Società cooperativa fra il personale delle ferrovie secondarie italiane di Chiasso.

CHIAVARI — Società anonima cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari in Chiavari.

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 48–1918.*

CHIVASSO — Società anonima cooperativa di consumo fra il personale delle ferrovie dello Stato.

CIVITAVECCHIA — Cooperativa di consumo ferroviaria.

COMO — Società cooperativa ferrovieri.

CONEGLIANO — Cooperativa ferroviaria di consumo.

COSENZA — Società cooperativa ferroviaria di consumo con sede in Cosenza.

CREMONA — Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari di Cremona e Provincia.

CUNEO — Società anonima cooperativa di consumo fra il personale ferroviario di Cuneo.

FABRIANO — Società cooperativa di consumo ferrovieri di Fabriano e dintorni.

FIRENZE — Società anonima cooperativa di consumo fra i ferrovieri di Firenze.

FOGGIA — Società anonima cooperativa tra i ferrovieri di Foggia.

FOLIGNO — Società anonima cooperativa di consumo ferroviaria.

GALLARATE — Cooperativa ferrovieri Gallarate.

GENOVA — Società anonima cooperativa di consumo.

ISEO — Società anonima cooperativa di produzione e consumo fra agenti ed operai ferroviari.

LECCO — Cooperativa ferroviaria di consumo.

LIVORNO — Società anonima cooperativa di consumo tra ferrovieri.

LUCCA — Cooperativa ferrovieri.

LUINO — Società di consumo e beneficenza fra il personale delle ferrovie dello Stato in Luino.

» — Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti del basso personale delle Ferrovie dello Stato.

MESTRE — Società cooperativa Anonima di consumo tra ferrovieri dello Stato.

MILANO — Società anonima cooperativa suburbana di consumo fra gli agenti delle strade ferrate (1).

1) Fruiscono della concessione anche i trasporti eseguiti per conto delle succursali di Bergamo, Monza e Sesto S. Giovanni. Le dichiarazioni sono rilasciate dalla sede centrale della Società.

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 48–1918.*

MORTARA	— Società cooperativa di consumo fra gli agenti dello ferrovie dello Stato residenti in Mortara e nei paesi limitrofi.
NAPOLI	— Cooperativa di consumo fra il personale delle ferrovie dello Stato residente in Napoli.
NOVI LIGURE	— Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari.
ORBETELLO	— Cooperativa di consumo ferroviario.
ORTE	— Magazzino viveri cooperativo fra ferrovieri di Orte e stazioni limitrofe con sede in Orte
PALERMO	— Cooperativa ferrovieri di Palermo.
PAOLA	— Società anonima cooperativa di consumo fra agenti ferroviari.
PAVIA	— Società di consumo e beneficenza fra il personale ferroviario di Pavia.
PIACENZA	— Società anonima cooperativa di consumo tra gli agenti ferroviari di Piacenza.
PIETRARSA	— Unione cooperativa ferroviaria di Pietrarsa.
PISA	— Società anonima cooperativa di consumo fra gli impiegati ferroviari di Pisa.
PISTOIA	— Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari.
PONTEDECIMO	— Società anonima cooperativa di consumo tra il personale delle strade ferrate.
PONTREMOLI	— Società anonima cooperativa di consumo tra gli agenti ferroviari di Pontremoli.
PORTONACCIO	— Società anonima cooperativa di consumo tra i ferrovieri di Portonaccio.
PUTIGNANO	— Società anonima cooperativa di consumo tra i ferrovieri di Putignano.
REGGIO CALABRIA	— Società cooperativa di consumo fra il personale delle ferrovie dello Stato in Reggio Calabria.
» »	— Società anonima cooperativa di consumo fra macchinisti, fuochisti ed affini delle ferrovie dello Stato in Reggio Calabria.
RIMINI	— Società anonima cooperativa fra gli agenti ferroviari residenti in Rimini e zone limitrofe.
RIVAROLO LIGURE	— Società anonima cooperativa di consumo fra il personale delle strade ferrate.

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 48-1918.*

RIVAROLO LIGURE (CERTOSA) — Società anonima cooperativa di consumo tra il personale in pianta stabile delle strade ferrate.

ROCCELLA IONICA — Società cooperativa di consumo tra il personale delle ferrovie dello Stato.

ROMA — Cooperativa di consumo fra i ferrovieri di Roma.

» — Cooperativa di consumo macchinisti e fuochi- delle ferrovie dello Stato di Roma.

» — Cooperativa di consumo fra gli impiegati del ministero trasporti marittimi e ferroviari.

» — Cooperativa di consumo fra il basso personale della trazione Roma-S. Lorenzo.

» — Cooperativa per la cucina economica tra gli operai del deposito locomotive di Roma-San Lorenzo.

» — Cooperativa per la cucina economica fra gli operai dell'officina Roma-Trastevere.

» — Società cooperativa di consumo fra il personale viaggiante di Roma-San Lorenzo.

» — Unione cooperativa di consumo fra gli impiegati delle ferrovie dello Stato.

» — Unione cooperativa ferroviaria di consumo fra il personale delle ferrovie dello Stato (Roma-Trastevere).

RONCO SCRIVIA — Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari di Ronco Scrivia.

SALERNO — Cooperativa di consumo ferroviaria tra il personale di macchina ed affini.

SAMPIERDARENA — Società Anonima cooperativa di consumo tra il personale delle strade ferrate.

S. GIUSEPPE DI CAIRO — Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari di S. Giuseppe di Cairo.

SANTHIÀ — Società cooperativa ferroviaria di consumo in Santhià.

SARONNO — Società Anonima cooperativa di consumo fra gli agenti delle strade della Nord-Milano.

SAVONA — Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari in Savona.

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 48–1918.*

SEREGNO	— Società cooperativa di consumo ferroviaria.
SIENA	— Società di consumo fra gli agenti ferroviari di Siena.
SORA	— Cooperativa di consumo fra gli impiegati ferroviari.
SPEZIA	— Società anonima cooperativa di consumo fra i ferrovieri (Chiappa-Spezia).
SULMONA	— Società cooperativa di consumo.
TERNI	— Società anonima cooperativa di consumo dei ferrovieri di Terni.
TIVOLI	— Società anonima cooperativa di consumo ferrovieri con sede in Tivoli.
TORRE DEL LAGO	— Società anonima cooperativa di consumo tra i ferrovieri di Torre del Lago.
TORINO	— Società cooperativa ferroviaria di consumo di Torino (1).
VARESE	— Cooperativa ferrovieri Varese.
VELLETRI	— Cooperativa di consumo tra gli agenti ferroviari in Velletri.
VENEZIA	— Cooperativa ferroviaria di consumo.
VERONA	— Unione cooperativa fra gli agenti delle strade ferrate italiane.
» (S. MICHELE EXTRA)	— Società cooperativa di consumo e mutuo soccorso tra ferrovieri.
VIAREGGIO	— Società anonima cooperativa ferroviaria di consumo in Viareggio.
VOGHERA	— Società cooperativa di consumo fra gli agenti delle strade ferrate.

1) I trasporti per conto della società cooperativa ferroviaria di consumo di Torino, devono essere tassati dalle stazioni in base ai prezzi delle tariffe ordinarie, tranne quelli che la società effettua per la distribuzione delle derrate ai soci residenti lungo la linea.

I trasporti di suini vivi a vagone completo, effettuati per conto della detta società, possono essere diretti a Moncalieri, anzichè a Torino.

Ordine di servizio N. 49. (M. C.).

Estensione di servizio nella stazione di Livorno S. Marco.

La stazione di *Livorno S. Marco,* finora esclusa dal servizio della piccola velocità ordinaria, a partire dal 15 maggio 1918 verrà abilitata anche a tale servizio limitatamente ai trasporti a carro completo in provenienza od in destinazione del Magazzino ferroviario dei Navicelli allacciato alla stazione stessa a mezzo di binario di raccordo.

A tutti i trasporti a carro completo a G. V., P. V. A. e P. V. O. che fanno capo, sia in partenza che in arrivo, al detto Magazzino saranno da applicarsi le tasse di porto riferibili alla stazione di Livorno Marittima come se i trasporti stessi provenissero o fossero destinati a quest'ultima stazione. Detti trasporti porteranno sulle lettere di porto o sulle note di spedizione l'indicazione « Magazzino dei Navicelli » quale provenienza o quale destinazione definitiva della merce.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 10 della « Prefazione all'orario generale di servizio », di fronte al nome della stazione di Livorno San Marco, il richiamo (15) dovrà essere sostituito con il richiamo (42), ed a pagina 15 dalla annotazione (15) dovrà essere depennato il nome della stazione di Livorno S. Marco, riportando a pie' di pagina la seguente annotazione:

(42) *Livorno S. Marco.* — Ammessa ai trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O., veicoli e bestiame con limitazione.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 32, nella colonna 10, di fronte al nome della stazione di Livorno San Marco, dovrà aggiungersi la lettera O col richiamo (11), e a pie' della pagina stessa le note (g) (9) e (10) dovranno essere integrate come appresso:

« (g) . . . . ., e stazione di allacciamento col Magazzino ferroviario dei Navicelli ».

« (9) . . . . . Ai trasporti a carro completo in provenienza od in destinazione del Magazzino ferroviario dei Navicelli, servito da binario di allacciamento, si applicano le tasse di porto riferibili alla stazione di Livorno Marittima ».

« (10) . . . . ., eccezion fatta per quelli destinati al Magazzino ferroviario dei Navicelli, servito da binario raccordato. Ai trasporti in provenienza od in destinazione del Magazzino ferroviario dei Navicelli si applicano le tasse di porto riferibili alla stazione di Livorno Marittima ».

Dovrà inoltre aggiungersi la seguente annotazione:

« (11) Limitatamente ai trasporti a carro completo in provenienza o in destinazione del Magazzino ferroviario dei Navicelli, servito da binario di allacciamento, con applicazione delle tasse di porto riferibili alla stazione di Livorno Marittima ».

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pagina 30, di contro al nome della stazione di Livorno S. Marco dovranno aggiungersi, nella penultima ed ultima colonna, rispettivamente i numeri 244 e 579 col richiamo (2), riportando a pie' della pagina stessa la seguente annotazione:

« (2) Distanza valevole per i trasporti in provenienza od in destinazione del Magazzino ferroviario dei Navicelli ».

Infine, nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti merci, in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, a pagina 52, di contro al nome di Livorno S. Marco (numero progressivo 7), si dovrà esporre anche una seconda distanza, la quale dovrà essere uguale a quella indicata per Livorno Marittima nei prontuari stessi. Di contro a questa seconda distanza per Livorno S. Marco si dovrà esporre il richiamo (2) riportando a pie' di pagina la seguente nota:

« (2) Distanza valevole per i trasporti in provenienza od in destinazione del Magazzino ferroviario dei Navicelli ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 35. (L. V. M.)

Circolazione veicoli sulle linee Roma-Viterbo, Varese-Porto Ceresio ed ex Secondarie Romane.

In attesa della ristampa della prefazione del libro orario o della pubblicazione di una appendice alla medesima si portano a conoscenza del personale interessato le norme relative agli scartamenti e pesi massimi ed alla sagoma limite che regolano la circolazione dei veicoli sulle linee Roma-Viterbo, sulle ex-Ferrovie Secondarie Romane e sulla Varese-Porto Ceresio.

Roma-Viterbo e Capranica-Ronciglione.

Scartamento massimo per veicoli non portanti il segno ←o→ . . . . m. 6.00
Scartamento massimo pei veicoli a carrelli o portanti il segno ←o→ . . . . illimitato
Peso massimo per asse . . . . tonn. 15.0

Roma-Albano.

Scartamento massimo per veicoli non portanti il segno ←o→ . . . . m. 5.00
Scartamento massimo pei veicoli a carrelli o portanti il segno ←o→ . . . . illimitato
Peso massimo per asse . . . . tonn. 15.0

Cecchina-Nettuno.

Scartamento massimo per veicoli non portanti il segno ←o→ . . . . m. 5.00
Scartamento massimo pei veicoli a carrelli o portanti il segno ←o→ . . . . m. 10.00
Peso massimo per asse . . . . tonn. 15.0

Albano-Cecchina.

Scartamento massimo ammesso per veicoli a due sale anche se portanti il segno ↔o↔ . . . . m. 3.75

I veicoli a tre sale sono esclusi qualunque sia il loro scartamento e specie del rodiggio.

In via eccezionale sono ammesse le carrozze e bagagliai F. S. a due sale portanti il segno ↔o↔ e con scartamento non superiore a metri 5.30 (esclusa la 32637) e le carrozze a carrelli ABT 62050 e CT 39698 e 39899.

Peso massimo per asse . . . . tonn. 15.0

Sulla linea Albano-Cecchina non possono circolare trasporti i quali richiedano l'impiego di carri congiunti.

Varese-Porto Ceresio.

Scartamento massimo per veicoli non portanti il segno ↔o↔ . . . . m. 6.00

Scartamento massimo pei veicoli a carrelli o portanti il segno ↔o↔ . . . . illimitato

Peso massimo per asse . . . . tonn. 15.0

Per tutte le linee sopra indicate è applicabile la sagoma di carico normale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 41, 42, 44 *e* 45, *agli agenti della classe* 55 *addetti alle linee di cui si tratta ed ai controllori del materiale.*

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 12 marzo 1918 del ministro della marina, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni, la ditta Carlo De Capitani fu Pietro di Lissone (Milano) esercitante la lavorazione del legno.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
2ª	Delegato suppl.	**Sbacchi** cav. uff. ing. Pietro – ispettore principale.	7. 3. 918. Esonerato.
16ª	Delegato	**Cicardo** Giuseppe – guardiano – Sez. Lav. Caltanissetta.	**Cicardo** Giuseppe – capo sq. cantonieri – Sez. Lav. Caltanissetta.
16ª	Delegato suppl.	**Bacchini** Carlo – cantoniere – Sez. Lav. Udine.	**Bacchini** Carlo – capo sq. cantonieri – Sez. Lav. Ancona.
20ª	Delegato	**Liguori** Pasquale – verificatore – Squadra rialzo Roma P. M.	**Liguori** Pasquale – capo sq. operai – Squadra rialzo Roma P. M.
23ª	Delegato	**Moti** Virgilio – manovale – Rivarolo – Dep. loc.	**Moti** Virgilio – accenditore – Rivarolo – Dep. loc.
24ª	Delegato suppl.	**Cervesi** Giuseppe – custode capo d'officina – Officine veic. Torino.	**Cervesi** Giuseppe – guarda portone – Officine veic. Torino.
24ª	Delegato suppl.	**Rosati** Domenico – custode d'officina – Officine veic. Firenze.	7. 3. 918. Esonerato.
36ª	Delegato	**Lungarini** Amedeo – manovale – Staz. Portonaccio.	**Lungarini** Amedeo – assistente di staz. di 2ª cl. – Staz. Portonaccio.
39ª	Delegato	**Baggiani** Fausto – frenatore – S. Pier d'Arena – Dep. pers. viagg.	**Baggiani** Fausto – conduttore – S. Pier d'Arena – Dep. pers. viagg.
		Errata-corrige.	
1ª	Delegato suppl.	**Anghileri** cav. ing. Carlo – ispettore – Div. Mov. Milano.	**Anghileri** cav. ing. Carlo – ispettore capo – Serv. Mov. Deleg. Mat. Mob. Milano.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'

ALBO D'ONORE DEI MORTI PER LA PATRIA

MORTI SUL CAMPO DI BATTAGLIA.

- **Temporin** Leonzio — manovale avventizio — Div. Movimento Bologna — caporalmaggiore di fant. — morto il 23 agosto 1917.

(110565) - **Verzetti** Nicola — Applicato Magazz. ex Economato Torino — sottotenente aviatore — morto il 23 marzo 1918.

MORTI IN SERVIZIO VITTIME DEL DOVERE.

- **Migliaccio** Antonio — 1° ufficiale avventizio Eserc. Navig. — morto in seguito allo affondamento del piroscafo « Termini ».

- **Caruso** Pietro — Nostromo avventizio Eserc. Navig. — id.

- **Greco** Placido — Marinaio avventizio Eserc. Navig. — id.

- **Moscarello** Giuseppe — Giovanotto avventizio Eserc. Navig. — id.

- **Strino** Giuseppe — Fuochista avventizio Eserc. Navig. — id.

- **Balistreri** Salvatore — Fuochista avventizio Eserc. Navig. — id.

- **Raiola** Andrea — Cuoco avventizio Eserc. Navig. —

(146572) - **Fabbri** Carlo — Applicato — Div. Mov. Roma — 2° ufficiale Es. Nav. — morto il 18 marzo 1918.

- **Amato** Giuseppe — Allievo macchinista avventizio — Eserc. Nav. — morto il 18 marzo 1918.

- **Altafini** Cesare — Capo fuochista avventizio — Eser. Navig. — morto il 18 marzo 1918.

- **Palmeri** Vito — Marinaio avventizio Eserc. Navig. — morto in seguito allo affondamento del piroscafo « Prometeo ».

SENTENZE

Danni alla persona - Impiegato postale - Infortunio - Rapporto d'impiego - Risarcimento danni - Pensione privilegiata - D. L. 21 ottobre 1915, n. 1558 - Sua costituzionalità ed efficacia retroattiva.

Fra gli impiegati postali che adempiono il servizio sulle ferrovie e le Ferrovie medesime, non intercede un vero e proprio contratto di trasporto che possa dare luogo ad un'azione distinta da quella del contratto d'impiego verso lo Stato dal quale dipendono tanto le Ferrovie che le Poste (1).

Il D. L. 21 *ottobre* 1915, *n.* 1558 *sulle pensioni privilegiate è costituzionale ed agisce retroattivamente a cagione del suo carattere interpretativo di una legge precedente* (21 *febbraio* 1895, *n.* 70 *sulle pensioni*).

L'interpretazione autentica è una legge ed il Magistrato è tenuto ad uniformarsi alle leggi interpretative in tutti i casi in cui la questione di diritto non fu definitivamente giudicata al momento in cui queste leggi divennero obbligatorie

La pensione privilegiata è compensativa di ogni danno, anche se il danno sia stato cagionato per colpa, mentre poi a nulla rileva l'essere stato il danno stesso inferto da un'Amministrazione di Stato diversa da quella da cui l'impiegato dipende, data la unità giuridica della figura dello Stato.

È di esclusiva competenza della Corte dei Conti l'indagine sulla applicabilità o meno della pensione privilegiata ad un impiegato e quindi l'azione di risarcimento del danno avanti l'autorità giudiziaria diventa improponibile (2).

CORTE APPELLO BOLOGNA — Sentenza 10-31 dicembre 1917, (*Est.* Frigeri) — Ferrovie Stato, appellanti *contro* Nencioni **Faustino.**

---

(1) V. Cassazione Roma; Bollettino 1917–IV–1.
(2) V. Cassaz. Roma; Boll. 1918–IV–7 con nota.

DIRITTO.

La Corte osserva essere fondata la doglianza della appellante Amministrazione delle ferrovie alla sentenza dei primi giudici in quanto ne ritenne la colpa contrattuale.

Di vero è pacifico che il Nencioni nel 9 agosto 1915 trovavasi di servizio quale messaggero postale, su un carro ferroviario alla stazione di Glorie, quando, per l'urto di una macchina, riportò le lesioni per le quali fu dichiarato inabile al servizio.

Fu già ritenuto dal Supremo Collegio e da questa Corte, che fra gli impiegati postali che adempiono il servizio in carri condotti dalle Ferrovie e l'Amministrazione delle Ferrovie stesse, non intercede un vero e proprio contratto di trasporto che possa dar luogo ad una azione distinta da quella del contratto di impiego in generale verso lo Stato dal quale dipendono tanto l'Amministrazione delle poste che quelle delle Ferrovie.

Il messaggero postale è il mezzo indispensabile all'Amministrazione postale per l'attuazione del servizio postale pel quale l'Amministrazione ferroviaria a sua volta non esercita l'azienda commerciale dei trasporti come verso i privati, ma opera come altro organo dello Stato alla attuazione del servizio postale.

Per quanto le due Amministrazioni sieno distinte, e sieno intervenute norme e convenzioni per regolarne i rapporti, trattasi sempre di mezzi indispensabili fra due branche della pubblica amministrazione per un servizio di Stato, e poichè la personalità dello Stato è unica, ne deriva che altra azione non competa al messaggero postale nel caso di infortunio se non quella che mette capo al rapporto di impiego, epperò la difesa della appellante assume in questo grado di appello, la improcedibilità della domanda del risarcimento dei danni spiegata dal Nencioni davanti al magistrato ordinario, mentre anche ammesso che l'inabilità al servizio dipendesse dall'infortunio occorso in servizio, non gli spetterebbe in ogni caso che la pensione privilegiata di competenza della Corte dei Conti, compensativa di ogni danno in virtù del decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915. Senonchè la difesa dello appellato controdeduce ostarre all'assunto della Amministrazione appellante il quasi contratto giudiziale intervenuto nel

giudizio di primo grado, ed eccepisce la incostituzionalità e ad ogni modo la inapplicabilità alla specie del mentovato decreto Luogotenenziale.

La Corte osserva che davanti ai primi giudici l'attore sostenne trattarsi di colpa contrattuale ed invocò anche, ove d'uopo, la colpa aquiliana deducendo a prova che l'infortunio era dovuto all'uso di macchine guaste, mentre le Ferrovie negando la colpa contrattuale, dedussero che l'urto della locomotiva col treno era dipeso da un guasto improvviso ed imprevedibile del caso fortuito escludente ogni colpa.

Non potrebbe fondatamente ritenersi ostare il quasi contratto giudiziale alla eccezione di indole preliminare opposta in questa sede dalla Amministrazione appellante, imperocchè è risaputo che è lecito in appello dedurre nuove eccezioni pretermesse in primo grado ed anche nell'atto di appello, quando con esse non venga a maturarsi l'obbietto proprio della lite, e nessun contratto giudiziale può interdire alla difesa del convenuto ed al magistrato di meglio chiarire la essenza dei rapporti di fatto e la loro natura giuridica. *Non deducta deducam non probata probato* (articolo 490 Cod. Proc. Civ.).

Osserva non potere sorgere dubbio sulla costituzionalità del decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915.

L'art. 2 della legge 21 febbraio 1895 sulle pensioni civili e militari dello Stato sancisce: « L'impiegato che per ferita ripor- « tata o per infermità contratta a cagione dell'esercizio delle sue « funzioni, fu reso inabile a prestare ulteriore servizio, ha diritto « di essere collocato a riposo e di conseguire la pensione qua- « lunque sia l'età e la durata dei suoi servizi ».

Tale dizione lasciò sorgere la disputa, assai controversa in giurisprudenza, se oltre la pensione privilegiata, in caso di concorso di colpa anche indiretta dell'Amministrazione dello Stato, fosse dovuto da parte di questa il risarcimento del danno a norma degli art. 1151 e segg. del Cod. Civ.

A dirimere la controversia intervenne il decreto luogotenenziale 21 ottobre 1915 che, interpretando autenticamente il detto articolo, dispose che nella liquidazione della pensione privilegiata per lesioni od infermità contratte in servizio, qualunque ne sia

stata la causa, si intende completamente regolato qualsiasi diritto dell'impiegato civile e militare.

La legge 22 maggio 1915, nella eccezionalità del momento, conferì al governo poteri straordinari, e concesse facoltà di emanare disposizioni aventi valore di legge per quanto fosse richiesto dalla difesa dello Stato, dalla tutela dell'ordine pubblico e da urgenti e straordinari bisogni dell'economia nazionale.

Appunto in virtù di tali poteri, ed in considerazione che lo stato presente di guerra aveva moltiplicato le occasioni per le assegnazioni delle pensioni privilegiate, il governo ravvisò opportuno interpretare autenticamente la legge sulle pensioni, onde è evidente il nesso fra la finalità della legge 22 maggio 1915 ed il decreto 21 ottobre 1915.

Osserva che neppure abbia consistenza l'obbietto che comunque il D. L. 21 ottobre 1915 non possa applicarsi retroattivamente all'infortunio occorso al Nencioni il 9 agosto 1915.

Per fermo in virtù della delegazione fatta dal Parlamento, il Governo come poteva emanare disposizioni aventi valore di legge, così poteva interpretare autenticamente la legge esistente, ed il decreto luogotenenziale sia nel proemio che nel testo dell'articolo, intese interpretare autenticamente la portata delle disposizioni sulle pensioni civili e militari.

Il principio sancito dalle disposizioni preliminari al Cod. Civ. (art. 2) che la legge non dispone che per l'avvenire e non ha effetto retroattivo, è diretto più specialmente all'interprete che al legislatore; imperocchè le leggi regolano anche il passato quando il legislatore lo vuole e quando l'interesse generale esige che siano immediatamente applicate, il che è fondato sulla essenza della società civile. La retroattività della legge si verifica ove sia espressamente voluta dal legislatore, ed è connaturale ad una legge interpretativa, fatta esclusione soltanto dei rapporti già confermati e già finiti.

L'interpretazione autentica è una legge, essa è dunque obbligatoria come ogni legge, ed ha questo di particolare che regola anche il passato mentre le leggi in generale non dispongono che per l'avvenire.

Il Magistrato è tenuto ad uniformarsi alle leggi interpretative, in tutti i casi nei quali la questione di diritto non fu defi-

nitivamente giudicata al momento in cui queste leggi divennero obbligatorie.

La ragione per la quale le leggi interpretative regolano il passato sta in ciò che esse non fanno che spiegare autenticamente la legge anteriore, ed è dunque la stessa legge che sussiste nel senso che vi annette il legislatore la norma interpretativa si reputa virtualmente compresa in quella che ha per iscopo di interpretare.

Osserva che il rapporto giuridico posto dal Nencioni a base della sua azione non fu mai perfezionato nè consumato nè per *re judicata* nè per transazione, e però il decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915 è del tutto applicabile.

Di vero come si accennò, fra gli impiegati postali che adempiono al loro servizio nelle ambulanze trasportate dalla ferrovia, non intercede contratto di trasporto che possa dar luogo ad una azione distinta da quello del contratto di impiego verso lo Stato dal quale tanto l'Amministrazione delle Poste che quella delle Ferrovie dipendono, come parti di un sol corpo, e siccome per ferite riportate od infermità contratte dagli impiegati dello Stato a cagione dell'esercizio delle funzioni che rendono inabile al servizio, la legge accorda la pensione privilegiata, e pel ripetuto decreto luogotenenziale colla pensione si intende completamente regolato qualsiasi diritto dell'impiegato qualunque sia stata la causa dell'infortunio, così si presentano improcedibili le domande di danno avanzato dal Nencioni avanti il Magistrato ordinario contro le ferrovie, poichè, ripetesi, pure ammesso che dallo infortunio lamentato ne sia derivata l'inabilità al servizio ed il collocamento a riposo, la pensione privilegiata rappresenterebbe il risarcimento di ogni danno, ed alla Corte dei Conti si appartiene liquidarla (art. 178 legge 21 febbraio 1895). Nè in contrario giova l'opporre che qui si versa in tema di responsabilità e di colpa non della Amministrazione postale alla quale il Nencioni serviva, ma di altra Amministrazione, e ad ogni modo non potrebbe estendersi al caso di quasi delitto, imperocchè, come fu dianzi avvertito, la Amministrazione ferroviaria per quanto autonoma non è che una branca come quella delle Poste nelle quali si applica la multiforme attività dell'ente Stato, ed unica ne è la personalità giuridica: e la pensione privilegiata per espressa

disposizione della legge interpretativa regola qualsiasi diritto dell'impiegato che nell'esercizio od in occasione delle sue funzioni sia reso inabile al servizio, qualunque sia stata la causa dello infortunio, compresa anche la colpa della pubblica Amministrazione e qualunque fossero le conseguenze dell'infortunio, anche se l'impiegato fosse diventato inabile non solo al servizio primitivo ma a qualsiasi altra occupazione o lavoro, avendo il legislatore con formula comprensiva ed amplissima dichiarato completamente regolato colla pensione privilegiata, qualsiasi diritto per qualsiasi causa ed evento del sinistro « ubi lex non distinguit nec nos distinguere possumus ».

Che il Nencioni sia stato collocato a riposo, abbia avuta liquidata una pensione è certo, non consta se gli sia stata assegnata la pensione ordinaria o quella privilegiata, ma ciò sconfina dall'ambito della presente controversia ai fini della quale è decisiva in eccezione di improcedibilità delle domande spiegate dal Nencioni avanti il magistrato ordinario, mentre è di esclusiva competenza della Corte dei Conti determinare se gli spetti la pensione ordinaria o quella privilegiata compensativa di ogni danno come si disse.

Pertanto devesi accogliere lo appello interposto dalla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e riformare la sentenza dei primi giudici che dispose prove per testimoni e per periti allo effetto di determinare un diverso e maggiore rinfranco ai danni lamentati dal Nencioni per l'infortunio occorsogli in servizio quale messaggero postale.

Relativamente alle spese del giudizio, si ravvisa equa dichiararne fra le parti la compensazione (art. 370 Cod. Proc. Civ.).

P. Q. M. — La Corte accoglie l'appello proposto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per atto Franchi 16 ottobre 1916, dalla sentenza fra le parti resa dal Tribunale di Bologna il 20 luglio-14 agosto 1916 ed in riforma di tale pronunzia, respinge, perchè improponibile, le domande spiegate dal Nencioni Faustino per libello 18 marzo 1916 in confronto dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato come sopra rappresentata.

ANNO XI - N. 20

16 MAGGIO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, maggio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 *aprile* 1918, *n.* 560, *che a decorrere dal 1° febbraio 1918 e fino a sei mesi dopo la pace concede al personale addetto ai pubblici servizi di trasporti un nuovo sussidio di caro–viveri, e stabilisce in pari tempo altre disposizioni in materia di trasporti* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli dell'interno, delle finanze e del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A decorrere dal 1° febbraio 1918, e fino a sei mesi dopo il trattato di pace, è concesso al personale in servizio, contemplato dalle tabelle organiche (stabile, in prova ed avventizio di carriera), approvate in applicazione della legge 14 luglio 1912, n. 835, nonchè al personale avventizio straordinario assunto per la durata della guerra, un nuovo sussidio di caro viveri nella misura del trenta per cento sulle prime cento lire mensili di stipendio o paga, e del quindici per cento sulle successive cento lire mensili. È data però facoltà agli esercenti di concordare col proprio personale, entro l'accennata misura media, tale sussidio in misura diversa per ogni sin-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 maggio 1918, n. 106.

golo agente, a seconda della composizione della rispettiva famiglia. Nella determinazione, però, del nuovo sussidio, deve essere tenuto conto dei miglioramenti che gli esercenti avessero concesso ai propri dipendenti, in aggiunta a quelli di cui ai Nostri decreti 18 febbraio 1917, n. 373; 29 aprile 1917, n. 726, e 20 settembre 1917, numero 1649.

Gli eventuali aumenti di stipendi o paghe, derivanti dalla applicazione dell'articolo 5 della legge 14 luglio 1912, n. 835, avranno effetto soltanto dal giorno successivo al compimento del sesto mese dal trattato di pace.

Art. 2.

Alle famiglie degli agenti chiamati alle armi, le quali fruiscono del sussidio di cui all'articolo 5 del Nostro decreto 3 settembre 1916, n. 1126, è accordato altro sussidio, a decorrere dal 1º aprile 1918, nella misura rispettivamente di lire venti mensili, quando l'agente abbia a proprio carico moglie e genitori, o moglie e prole, o prole soltanto, e di lire quindici mensili quando abbia a proprio carico soltanto moglie o genitori.

Agli effetti della liquidazione del sussidio alle famiglie degli agenti chiamati alle armi dovranno applicarsi le disposizioni dei Nostri decreti 6 e 9 dicembre 1917, nn. 1999 e 2000.

Le questioni che sorgessero per l'applicazione del disposto del presente articolo, saranno risolute a norma dell'art. 8 del Nostro decreto 3 settembre 1916, n. 1126, dalla Commissione per l'equo trattamento, istituita in base alla legge 14 luglio 1912, n. 835.

Art. 3.

Il nuovo sussidio di caro-viveri, stabilito dall'art. 1, spetta pure al personale addetto ai servizi pubblici urbani di tramvie, omnibus e navigazione interna, siano essi municipalizzati od esercitati da imprese private; alle famiglie degli agenti stessi chiamati alle armi è applicabile il disposto dell'art. 2.

Nel nuovo sussidio di caro-viveri di cui all'art. 1 si intenderà in ogni caso compreso quello che eventualmente sia già stato accor-

dato al personale delle aziende municipalizzate, in base all'art. 8 del Nostro decreto 10 febbraio 1918, n. 107.

Art. 4.

Per gli oneri di cui agli articoli 1 e 2 del presente decreto è autorizzata la concessione di compensi nella misura che, caso per caso, risulterà necessaria a norma dei successivi articoli 5, 6 e 7.

In base alle condizioni finanziarie delle singole aziende, ed in misura diversa a seconda degli utili di esercizio conseguiti nell'anno 1917, analoga concessione può essere autorizzata in relazione al maggior rincaro dei combustibili, dell'energia elettrica e dei materiali di esercizio, per tutte le aziende di trasporto a trazione meccanica, ivi comprese le ferrovie private in servizio pubblico.

Art. 5.

Il ministro dei lavori pubblici potrà accordare agli esercenti, secondo che risulterà necessario, caso per caso:

a) aumenti o modificazioni delle tariffe di trasporto e riduzioni di treni, senza che gli enti locali, eventualmente interessati, possano esigere riduzioni di sussidi, canoni e sovvenzioni, da essi anteriormente stabiliti a favore degli esercenti, quali che siano gli obblighi dei medesimi verso gli enti predetti;

b) proroghe delle scadenze delle concessioni di tranvie extraurbane; tali proroghe però, in nessun caso, potranno eccedere gli anni dieci.

Art. 6.

Il ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, potrà concedere nei limiti del necessario:

a) l'applicazione dell'esercizio economico, indipendentemente dall'osservanza delle disposizioni degli articoli 140, 145, 146 e 147, comma *a*) e *b*) del testo unico di leggi 9 maggio 1912, n. 1447, quando concorrano le altre condizioni richieste;

b) l'esclusione della partecipazione dello Stato e degli enti

locali al prodotto lordo, nei riguardi dei maggiori proventi derivanti dagli aumenti di tariffe, accordati agli esercenti in base alla legge 14 luglio 1912, n. 835, ed ai Nostri decreti 17 febbraio 1916, n. 192, 3 settembre 1916, n. 1126, 18 febbraio 1917, n. 373, 29 aprile 1917, n. 726 e 20 settembre 1917, n. 1649, nonchè da quelli che verranno autorizzati in dipendenza del presente decreto;

e) dilazioni e rateazioni del pagamento delle somme dovute allo Stato a titolo di partecipazione al prodotto lordo, le quali avranno luogo senza interessi, ed a decorrere da un anno dopo il trattato di pace;

d) la proroga, sino a sei mesi dopo il trattato di pace, della costituzione o dei versamenti annuali pei fondi speciali di rinnovamento del materiale metallico di armamento, e del materiale mobile nonchè della linea elettrica — quando trattisi di esercizio a trazione elettrica — per quelle linee nei cui atti di concessione tale obbligo sia stabilito.

Art. 7.

Il ministro dei lavori pubblici, d'accordo col ministro dell'interno, potrà anche concedere in quanto necessario;

a) la riduzione dei canoni di manutenzione delle strade al puro rimborso delle spese effettive di manutenzione della sede occupata dalle tranvie;

b) la dilazione e rateazione del pagamento delle somme dovute agli enti locali a titolo di partecipazione ai prodotti lordi, semprechè non risultino sensibilmente perturbati i bilanci degli enti interessati.

Art. 8.

Per i servizi pubblici urbani di tranvie, omnibus e navigazione interna, il ministro dell'interno è autorizzato a consentire gli aumenti e le modificazioni di tariffe nella misura che, caso per caso, risulterà necessaria, in dipendenza del rincaro dei combustibili, dell'energia elettrica e dei materiali di esercizio e di consumo, ed in relazione alle condizioni finanziarie delle singole aziende ed in

misura diversa, a seconda degli utili di esercizio per l'anno 1917.

Per le linee anzidette esercitate da imprese private potrà consentire anche l'esclusione totale o parziale della partecipazione degli enti locali ai maggiori prodotti lordi dipendenti dall'aumento di tariffe.

Art. 9.

A datare dal 15 maggio 1918 i biglietti o contromarche di prezzo non inferiore a centesimi dieci ed i biglietti o tessere di abbonamento per trasporto di persone sulle linee tramviarie urbane ed intercomunali, sulle linee di omnibus urbane e sulle linee di navigazione interna urbane ed intercomunali con battelli a motore meccanico, sono soggetti:

a) alla tassa fissa di bollo di centesimi cinque, i biglietti di corsa semplice di prezzo non superiore a L. 5;

b) alla tassa fissa di bollo di centesimi dieci, i biglietti di corsa semplice di prezzo superiore a L. 5 e quelli di andata e ritorno;

c) alla tassa proporzionale di bollo del 20 % del relativo importo, i biglietti di abbonamento;

d) alla tassa proporzionale di bollo del 10 % del relativo importo, i biglietti di abbonamento a tariffa ridotta per studenti, agricoltori ed operai.

I biglietti distribuiti durante le corse popolari a prezzo ridotto sono esenti da tassa di bollo.

Le tessere gratuite, escluse quelle di servizio, sono soggette, a datare dal 1° luglio 1918, alla tassa fissa di L. 5.

Le tasse anzidette non sono soggette ad aumento per decimi ed addizionali e devono corrispondersi sotto la responsabilità degli esercenti anche se enti pubblici ed a carico dei passeggeri in modo virtuale a mezzo di abbonamento, eccetto per le tessere gratuite per le quali la tassa deve corrispondersi con marche o bollo a punzone. Le marche devono essere applicate ed annullate dagli uffici del registro.

Queste tasse sostituiscono per le linee tramviarie e di navigazione interna intercomunali quelle stabilite con gli articoli 188, 193 e 194 della tariffa generale annessa al Nostro decreto 6 gennaio 1918, numero 135.

Art. 10.

I biglietti o tessere d'abbonamento e le tessere gratuite in vigore alla pubblicazione del presente decreto, escluse quelle di servizio, devono essere denunciate agli effetti dell'applicazione delle tasse anzidette.

Art. 11.

Per i trasporti di merci sulle linee tramviarie e di navigazione interna intercomunali, rimane ferma la tassa di bollo di cui agli articoli 189 e 193 della tariffa generale annessa al Nostro decreto 6 gennaio 1918, n. 135.

Art. 12.

Gli esercenti o concessionari di tramvie intercomunali e linee di navigazione interna intercomunali devono pagare a rate trimestrali posticipate, alle scadenze del 20 gennaio, 20 aprile, 20 luglio, 20 ottobre di ciascun anno, le tasse di bollo anzidette, calcolate sul numero dei biglietti, contromarche e tessere d'abbonamento dello anno precedente da denunciarsi entro il mese di marzo di ciascun anno.

Al termine di ogni anno, d'accordo col ricevitore del registro e sulle risultanze dei libri tenuti dagli esercenti o concessionari, si fa il computo del numero dei biglietti, contromarche e tessere d'abbonamento realmente emessi, e si eseguisce la restituzione od il pagamento di ciò che in più o in meno risulti pagato.

La prima denuncia deve essere presentata entro il 30 giugno 1918, salvo poi ad effettuare il pagamento entro il 20 luglio 1918.

Art. 13.

Gli esercenti o concessionari di linee urbane di tramvie, di omnibus e di navigazione interna devono presentare al competente Ufficio del registro, entro il giorno 10 di ciascun mese, la denuncia dei biglietti o contromarche di prezzo non inferiore a centesimi dieci e

dei biglietti o tessere di abbonamento venduti nel mese precedente, salvo poi a versare l'ammontare delle tasse liquidate entro il successivo giorno 20.

Art. 14.

Per la omessa o ritardata denuncia da parte degli esercenti o concessionari di tramvie urbane ed intercomunali di linee d'omnibus urbane, di linee di navigazione interna urbane ed intercomunali, agli effetti delle tasse da liquidarsi per abbonamento sui biglietti, contromarche e tessere d'abbonamento è dovuta una soprattassa uguale a sei decimi della tassa, e per la denuncia non corrispondente al vero si applica una soprattassa uguale alle tasse sui documenti di trasporti occultati accresciuta di un quinto.

Per l'omesso o ritardato pagamento delle tasse si applica una soprattassa uguale al dodici per cento delle tasse dovute.

Art. 15.

A datare dall'attuazione del presente decreto è revocata la facoltà concessa ai prefetti con l'articolo 2 dei Nostri decreti 20 luglio 1917, n. 1159 e 20 settembre 1917, n. 1649, per gli aumenti di tariffe delle tramvie urbane a favore del personale.

Il provento degli aumenti già introdotti sulle tramvie urbane, ai termini dei citati decreti, sarà tenuto a calcolo della tassa di bollo stabilita con l'articolo 9 del presente decreto; in caso di insufficienza il ministro dell'interno potrà autorizzare i necessari ritocchi di tariffe.

Art. 16.

A decorrere dal 1º giugno 1918, sui prezzi dei trasporti di bagagli, cani, biciclette e merci di ogni genere effettuati mediante i servizi pubblici intercomunali di navigazione interna e di tramvie a trazione meccanica, è stabilita una tassa erariale in misura del 10 % dei prezzi di trasporto; per le merci povere e le derrate alimentari di prima necessità tale tassa è limitata al 2 % dei prezzi di tra-

sporto. Con decreto del ministro dei lavori pubblici sarà approvato l'elenco di queste merci e derrate.

Alla nuova tassa sono applicabili tutte le disposizioni emanate e da emanarsi circa la tassa erariale sui trasporti per ferrovia.

Art. 17.

Ove risultino non adeguati i provvedimenti di cui ai precedenti articoli 5, 6 e 7, potranno, con decreto del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, essere concessi agli esercenti sussidi straordinari di esercizio, nella misura che risulterà necessaria, con pagamenti a semestre posticipato.

Con decreto del Ministero dell'interno, di concerto con quello del tesoro, saranno concessi sussidi straordinari di esercizio alle aziende (anche municipalizzate) di servizi pubblici urbani di tramvie, omnibus e navigazione interna, a compenso degli oneri derivanti dagli articoli 1° del Nostro decreto 20 luglio 1917, n. 1159, 3 del Nostro decreto 20 settembre 1917, n. 1649 e 3 del presente decreto.

Art. 18.

Con decreto del ministro del tesoro sarà provveduto alla iscrizione di appositi capitoli nei bilanci della spesa dei Ministeri dei lavori pubblici e dell'interno, assegnando i fondi occorrenti al pagamento dei sussidi straordinari di esercizio.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare

Dato a Roma, addì 23 aprile 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — DARI — MEDA — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli:* SACCHI.

Decreto Ministeriale 29 *aprile* **1918,** ***che aumenta i minimi dell'assegno annuo a corpo della rappresentanza del personale delle ferrovie dello Stato.***

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO

PER I TRASPORTI MARITTIMI E FERROVIARI

Visto l'articelo 2 del Decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 129;

Visto l'articolo 12 del decreto ministeriale 29 ottobre 1911;

DECRETA:

A decorrere dal 1° febbraio 1918 e per la durata della guerra, i minimi dell'assegno annuo a corpo, previsti dall'articolo 12 del decreto ministeriàle 29 ottobre 1911 a favore dei rappresentanti e delegati del personale delle ferrovie dello Stato, per compensarli delle spese incontrate fuori residenza nelle giornate di permesso di assenza per rappresentanza, vengono elevati da lire 168 a lire 228 e da lire 112 a lire 152 rispettivamente e per i rappresentanti e per i delegati delle prime 42 categorie; da lire 105 a lire 143 e da lire 63 a lire 86 rispettivamente per i rappresentanti e per i delegati del personale navigante.

Il direttore generale delle ferrovie dello Stato è incaricato della esecuzione del presente decreto

Roma, li 29 aprile 1918.

Il Ministro
BIANCHI.

Ordine di servizio N. 50. (M. L.).

Attivazione del doppio binario fra le stazioni di Verona P. N. e di Dossobuono della linea Verona-Modena.

Dal giorno 17 aprile 1918 è stato attivato il servizio a doppio binario fra le stazioni di Verona P. N. e di Dossobuono.

Nessuna modificazione venne apportata, in conseguenza dello impianto del doppio binario, ai segnali di protezione delle due citate stazioni e ai segnali di partenza della stazione di Verona P. N.

I deviatoi ed i segnali della stazione di Verona P. N. sono collegati mediante ferma-deviatoi e serrature di sicurezza.

Nella stazione di Dossobuono la lunghezza utile dei due binari passanti di 3ª e 4ª linea è stata portata a metri 400 in dipendenza dei lavori eseguiti per l'innesto del doppio binario.

Ordine di servizio N. 51. (C.).

Quote di confine da computare nella formazione dei prezzi dei dei bagagli per e dalla stazione di Modane.

(Vedi ordine di servizio n. 93 – 1914).

Con effetto immediato le quote per il percorso Bardonecchia confine-Modane stazione, indicate nell'allegato *C* all'ordine di servizio n. 93 - 1914, devono essere modificate come risulta nel seguente quadro:

Quote per il percorso Bardonecchia confine-Modane stazione.

CATEGORIE	Viaggiatori (per tutti i treni)						Bagagli e Velocipedi tassa per ogni 10 kg. indivisibil	Cani per capo
	Adulti			Ragazzi				
	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.		
Biglietti di corsa semplice di tutte le categorie salve le eccezioni seguenti	1.70	1.15	0.75	0.85	0.60	0.40	0.13 (1)	0.40
Indigenti, detenuti, agenti di scorta ed emigrati italiani rimpatrianti (Concess. speciali B e X).	..	..	0.40	..	..	0.20		
Biglietti di servizio di serie C.	0.85	0.60	0.40	0.45	0.30	0.20		

(1) Tassa minima cent. 50.
Allo stesso prezzo dei bagagli e colla tassa minima di cent. 50, ma senza franchigia, vengono tassati i trasporti di giornali.

La tassa di registrazione da riscuotersi dalla stazione di Modane per le spedizioni di bagaglio e di velocipedi in destinazione dell'Italia, di cui all'ultimo punto delle *avvertenze* dell' allegato stesso, dev'essere portata da cent. 10 a cent. 15, rimanendo invariata la tassa di bollo.

Per norma delle stazioni fornite di biglietti di corsa semplice per adulti a serie fissa per Modane stazione, si avverte che le differenze da riscuotersi in più dei prezzi attuali sono le seguenti:

1ª classe 0.35, 2ª classe 0.25, 3ª classe 0.15.

Le stazioni medesime dovranno rettificare in penna i prezzi dei biglietti che tengono in iscorta, aggiungendovi l'indicazione « Soprattassa francese del 25 % ».

Si ricorda che tutte le quote di cui trattasi sono da riscuotere in franchi (oro) o coll'aggio della giornata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 20.

Circolare N. 36. (C.).

Biglietti di abbonamento a prezzo ridotto a favore dei profughi di guerra.

In applicazione al decreto Luogotenenziale 7 marzo 1918, numero 441, viene concesso l'uso dei biglietti d'abbonamento *di terza classe e per percorsi non superiori ai* 60 *km.*, a prezzo ridotto del cinquanta per cento, ai profughi di guerra che dalle rispettive località di dimora si recano a lavorare nei *laboratori appositamente istituiti per utilizzarne l'opera, senza che l'utile eventuale dell'azienda vada a favore di terzi.*

Per essere ammessi al godimento della concessione i profughi debbono farne domanda in carta semplice, indicando chiaramente il proprio casato e nome, la località di dimora, quella dove ha sede il laboratorio, o l'opificio, nel quale prestano l'opera loro e la denominazione di quest'ultimo. Debbono inoltre provvedersi della speciale tessera di riconoscimento di cui all'art. 2 delle condizioni particolari d'applicazione della tariffa per gli abbonamenti ordinari.

Dette domande, da inviarsi alle Prefetture, saranno da queste trasmesse alla Divisione Movimento compartimentale accompagnate da dichiarazione attestante che sono soddisfatte le condizioni imposte dal decreto Luogotenenziale succitato.

Le Divisioni Movimento, accertata la regolarità della domanda, rilasceranno un biglietto di terza classe per la percorrenza e validità richieste, del tipo in uso per gli abbonamenti ordinari, ma distinto con la parola PROFUGO e ciò conformemente a quanto venne disposto con l'ordine di servizio n. 118–1917 per gli abbonamenti per studenti. I diritti fissi verranno pagati dall'abbonando insieme al prezzo ridotto dell'abbonamento all'atto del ritiro del biglietto.

Circolare N. 37. (C. M.).

Viaggi di militari, assimilati, ecc.

1°) *Ammissione degli ufficiali inferiori ed assimilati nei treni ordinari.*

In seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri, viene disposto che, con effetto dal 20 maggio 1918, gli ufficiali inferiori (ed assimilati) — mobilitati o non — i quali, secondo la circolare n. 249 del ministero della guerra, sono tenuti a viaggiare in tradotta, possano valersi di qualsiasi treno ordinario, purchè paghino il prezzo del biglietto del pubblico.

In tal senso, devesi pertanto ritenere modificata la circolare N. 32, Bollettino ufficiale n. 18 del 2 maggio 1918.

2°) *Limitazioni nell'uso dei treni direttissimi per gli ufficiali inferiori e militari di truppa ed assimilati.*

D'accordo col Ministero della guerra, si avverte che le limitazioni per l'ammissione nei treni direttissimi degli ufficiali inferiori e militari di truppa ed assimilati saranno d'ora innanzi regolate dalle disposizioni seguenti:

1. — È fatto divieto in modo assoluto agli ufficiali inferiori del R. Esercito, della R. Marina e della R. Guardia di Finanza (esclusi i primi capitani e gradi corrispondenti della R. Marina) ed agli assimilati — quando viaggiano a tariffa militare e non abbiano obbligo di prendere posto in tradotta — di valersi della 1ª classe di tutti i treni direttissimi. Tale disposizione non potrà soffrire eccezione, nè per autorizzazioni particolari apposte dall'autorità militare ai documenti di viaggio, nè per essere completamente occupati i posti delle vetture delle seconde classi.

Le autorità che rilasciassero particolari autorizzazioni in tal senso ne saranno ritenute responsabili, come saranno rite-

nuti responsabili quegli agenti ferroviari che acconsentissero a trasgressioni del detto assoluto divieto.

2. — Sono invece esclusi da tale divieto i militari membri del Senato e della Camera dei deputati, gli ufficiali in accompagnamento di ufficiali generali in viaggio per servizio, nonchè coloro che sono in servizio di corriere pel comando supremo e per l'intendenza generale, od appartengono ai ministeri della guerra, delle armi e munizioni e della marina.

I corrieri suddetti dovranno essere muniti di un'attestazione comprovante la loro qualità di corriere, la quale però avrà valore soltanto pei viaggi in cui tale servizio venga effettivamente compiuto.

Gli appartenenti ai ministeri di cui sopra dovranno esibire una dichiarazione rilasciata volta per volta, per inderogabili necessità di servizio dal ministro competente o da chi per esso.

3. — È fatto divieto in modo assoluto ai militari di truppa dell'esercito e della marina, della R. Guardia di Finanza, nonchè agli assimilati, di valersi delle seconde classi di tutti i treni direttissimi.

Anche tale disposizione non potrà soffrire eccezioni, nè per particolari autorizzazioni apposte ai documenti di viaggio dalle autorità militari, nè per essere completamente occupate le terze classi.

Solamente i ministri, o chi per essi, della guerra, della marina e delle armi e munizioni, il comando supremo e la intendenza generale possono, nei casi di effettiva urgenza ed importanza, rilasciare ai militari di truppa ed assimilati particolari autorizzazioni di viaggiare in 2ª classe.

Le suddette disposizioni abrogano e sostituiscono quelle dell'ordine di servizio n. 165-1917 - bollettino n. 52.

Distribuito agli agenti delle classi 7, 8, 9, 14, 15, 16 *e* 22.

Circolare N. 38. (A.).

Modificazioni all'ordine generale N. 1 del 3 gennaio 1918.

Essendosi rilevate alcune inesattezze nelle indicazioni dei moduli per le richieste dei capi di vestiario ed accessori di vestiario uniforme esposte nel prospetto in calce all'ordine generale n. 1 del 3 gennaio p. p. si ritiene opportuno di comunicare le seguenti variazioni:

A) Le scarpe di corda per illuminatori lampisti, essendo oggetti in dotazione inventariale, dovranno essere sempre richieste con A. 22 od A. 23 (ed A. 21) e non con A. 82.

B) I camiciotti di mistone grigio (escluse le categorie 30, 31 e 32, vestiario uniforme per il personale dell'Amministrazione da chiedersi con A. 81), se chiesti per militari o per agenti addetti alla manipolazione delle traverse iniettate, od ai pali di pino iniettati, dovranno essere richiesti con A. 19 essendo considerati, in questo caso, di consumo a carico dell'Amministrazione; se chiesti invece per operai verniciatori con A. 22 od A. 23 (ed A. 21).

C) Tutti i grembiali di rigatino del personale maschile di inservienza addetto alla pulizia degli Uffici, di tela marrone per i manovali addetti alla pulizia delle vetture, di cuoio per gli agenti dei Servizi Trazione e Veicoli, e quelli speciali di lana per agenti addetti al servizio di carica degli accumulatori, dovranno essere richiesti con modulo A. 22 od A. 23 (ed A. 21) e non con modulo A. 82.

Le richieste di cui ai punti *A*, *B*, *C*, e le richieste A. 82 per sveglie per il personale di macchina di orologi da tasca per gli agenti che hanno l'obbligo di portarli, nonchè di lenzuoli a sacco per gli agenti che ne hanno titolo, potranno essere presentate *dal* 1° *al* 30 *giugno* e *dal* 1° *al* 31 *dicembre.*

D) I cappelli di paglia dovrarno essere richiesti con A. 81 e

non con A. 82, come pure il nastro d'incerato qualora non venga fornito dal sorvegliante o dal superiore immediato dell'agente.

Le richieste A. 81 di abiti confezionati con mistone grigio, fustagno nero e tela turchina (*senza fodera*) come quelle al punto *D* dovranno essere presentate *dal* 1° *al* 31 *dicembre* di ciascun anno.

E) Le richieste delle vestaglie di zanella nera per le scrivane dovranno essere fatte:

con modulo A. 82 ed in qualsiasi epoca quando trattasi di *nuove assunte* in base alla circolare n. 86 (Bollettino 49–dicembre 1917);

con modulo A. 82 ed A. 21 (ed R. 133 diminuzione d'inventario) quando trattasi di *sostituzione* di vestaglie precedentemente fornite gratuitamente e, beninteso, dopo trascorso il termine prescritto di durata in base all'ordine generale n. 1 (Bollettino n. 1–gennaio 1918) e potranno essere presentate *dal* 1° *al* 30 *giugno* e *dal* 1° *al* 31 *dicembre*.

A modificazione infine del punto 5° del predetto Ordine generale n. 1, le epoche di presentazione delle richieste A. 81 per berretti, vengono ripartite in *quattro periodi* anzichè tre, e cioè: *dal* 1° *al* 31 *gennaio; dal* 1° *al* 30 *aprile; dal* 1° *al* 31 *luglio* e *dal* 1° *al* 31 *ottobre*.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Trasporto di cose — Stato di guerra — Clausola del rischio e pericolo — Carro chiuso difettoso — Avaria per bagnamento — Irresponsabilità.

Le disposizioni emanate in materia di trasporti ferroviari in occasione e per causa della guerra (*R D.* 15 *aprile* 1915, *n.* 672, *e provvedimenti successivi*) *hanno creato norme regolatrici della responsabilità del vettore, diverse da quelle del tempo di pace.*

Conseguentemente, l'Amministrazione ferroviaria non risponde dell'avaria di una merce trasportata in carro chiuso difettoso, perchè permeabile all'acqua, a meno che venga data la prova che la Ferrovia, la quale in base alle disposizioni di guerra poteva servirsi, per trasportare la merce, di un carro completamente scoperto, sia incorsa, nell'eseguire il trasporto, in dolo od in colpa grave equiparabile al dolo (1).

CASSAZIONE DI TORINO, sentenza 19 marzo-9 aprile 1918 (*Pres.* Desenzani; *Est.* Vigo; *P. M.* Marchetti, conc. cont.) - Ferrovie Stato, *ricorrenti*, contro Venanzio Canepa.

Si premette, che la sentenza denunciata ha ritenuto in fatto, quanto segue:

« Nel 7 ottobre 1915, la Ditta Venanzio Canepa citava davanti al Pretore del 1º Mandamento di Alessandria, le Ferrovie dello Stato domandandone la condanna a pagarle lire 641.60, per danno manifestatosi alla pasta alimentare di compendio della spedizione 26 giugno 1915, n. 15089, da Cremona ad Alessandria, fattale dal Pastificio Cremonese.

(1) Vedi sulla portata della « clausola del rischio e pericolo » la sentenza della stessa Cassazione nel Boll. 1918-IV-53 e Corte di Appello Bologna, id. pag. 81.

« A sostegno del suo assunto, la Ditta produceva il Bollettino di consegna, il reclamo amministrativo fatto alle Ferrovie, nonchè copia del processo verbale di accertamento di avaria in data 28 giugno 1915 dal quale risultava, che a causa di acqua piovana penetrata dalle rappezzature della tela impermeabile dell'imperiale del carro, e precisamente dove vennero soppressi gli aspiratori Torpedo, e dal gioco delle portiere a causa dello stravento, una parte dei sacchi, cioè, quelli segnati coi nn. 98 e 164 componenti il carico, avevano sofferto bagnatura, e il danno che si accertava in lire 641.60.

« Opponevano le Ferrovie, l'assoluta completa loro irresponsabilità, perchè in virtù delle disposizioni contenute nei Regi Decreti 15 aprile 1915, n. 105 e n. 672, dell'ordine di servizio in data 28 marzo 1915, ed alle istruzioni allegate, la spedizione era stata accettata a rischio e pericolo dello speditore.

« A sua volta la Ditta Canepa, argomentando anche dall'articolo 130 delle tariffe, sosteneva che la irresponsabilità delle Ferrovie poteva aver luogo solo quando fosse dimostrato che le avarie erano dipese dalla natura della merce, o dal suo modo di spedizione, e da condizioni o circostanze di fatto dipendenti dallo stato di guerra; secondo essa, invece era provato che nella specie dovevano attribuirsi unicamente a colpa delle Ferrovie, così queste erano da riconoscersi obbligate al chiestole risarcimento di danni.

« Il Pretore, con sentenza 18 maggio 1915 respingeva l'eccezioni delle Ferrovie, e, accogliendo la domanda attrice, le condannava a pagare la somma loro domandata ».

Appellavano le Ferrovie; ma il Tribunale di Alessandria, con sentenza 15-26 gennaio 1916, respingeva l'appello, confermando la decisione del primo giudice.

Anche contro tale sentenza sono ora insorte le Ferrovie. Ne domandano la cassazione per il seguente mezzo:

« Falsa applicazione degli articoli 400 del Codice di Commercio, e 145 delle Tariffe (Legge 27 aprile 1885, n. 3048); violazione dell'articolo 1°, lettera *g*) del R. D. 15 aprile 1915, n. 672, e 3 delle Tariffe; violazione dell'articolo unico n. 3 del R. Decreto 25 giugno 1905, n. 369, in relazione agli articoli 517, nn. 2 e 3 e 361 n. 6 del Codice di Procedura Civile.

Il Canepa a sua volta presentava un controricorso, per dimostrare l'infondatezza di tale mezzo.

LA CORTE

Osservato, che col suddetto mezzo si investe la sentenza denunciata, perchè, ritenne, che nel caso di spedizione per ferrovia da una località posta in zona di guerra, di un genere di merce che avrebbe dovuto essere trasportato con un carro chiuso, e che invece lo fu con un carro permeabile alla pioggia, l'Amministrazione Ferroviaria era tenuta a risarcire il danno che da tale permeabilità era derivato alla merce stessa.

Certamente pel tempo anteriore all'attuale guerra, norma fondamentale per la responsabilità dell'Amministrazione Ferroviaria in materia di trasporti, era quella che si desumeva dagli articoli 400 del Codice di Commercio, 129 e 140 delle Tariffe annesse alla Legge organica ferroviaria 27 aprile 1885, n. 3048, Serie 3ª, e che importava per essa Amministrazione l'obbligo di risarcire i danni derivati dalla perdita o dalle avarie delle cose ad essa affidate in trasporto, se non avesse provato che tali perdite od avarie erano avvenute per caso fortuito o per forza maggiore, per vizio delle cose stesse o dalla loro natura, per fatto del mittente o del destinatario.

Però anche in allora tale regola non era stata considerata così assoluta da non poterlesi arrecare eccezioni.

Così dagli articoli 401 dello stesso Codice di Commercio, 103 e 130 delle su ricordate tariffe, erasi stabilito, che per le merci assunte in trasporto a rischio e pericolo dello speditore, l'Amministrazione delle Ferrovie sarebbe stata tenuta a detto risarcimento di danni, soltanto quando il mittente avesse provato che tali danni avvennero per di lei colpa.

Il che già in allora, pei casi previsti da detti articoli, stabiliva una presunzione di irresponsabilità a favore dell'Amministrazione Ferroviaria, la quale importava l'inversione dell'onere della prova della colpa che fosse occorsa durante il trasporto e segnava così una deroga alla regola contenuta nel suddetto articolo 400.

Ad ogni modo tali eccezioni non furono dal legislatore reputate sufficienti pel caso di guerra.

Le condizioni profondamente anormali in cui andava a svolgervisi il servizio dei trasporti ferroviari pel pubblico, richiedevano più radicali modificazioni.

Tutto ciò va tenuto presente per una giusta interpretazione delle disposizioni che a tale scopo vennero emanate.

A dette esigenze dello stato di guerra si intese provvedere col Decreto Legge 15 aprile 1915, n. 672, e coi provvedimenti successivamente emanati per la migliore sua attuazione.

Tanto è vero, che nel preambolo inserto in capo a detto decreto, onde togliere dubbio sulle ragioni che lo determinarono, sulla portata a darglisi e sulle sue finalità, trovasi testualmente scritto:

« Visti i paragrafi 8 e 12 del regolamento per la esecuzione dei grandi trasporti militari approvato con R. Decreto 15 aprile 1915, n. 508, con cui è data facoltà al Comando Supremo dell'Esercito e per esso alla Direzione dei Trasporti, di fissare durante la mobilitazione e durante la guerra speciali norme di servizio ferroviario, tanto per i trasporti militari, quanto per quelli del pubblico ;

Vista la necessità che le ferrovie siano poste in grado, nelle eventualità sopra accennate, di prestare tutta la loro efficienza alla buona riuscita dei trasporti militari;

Vista la convenienza che per la necessaria unità di indirizzo le stesse autorità incaricate di dettare le norme per gli accennati trasporti, abbiano a giudicare della necessità di dover derogare ai diritti e consuetudini che si osservano nei tempi ordinari . . . . ; e poi, nel testo del Decreto, all'articolo 1, espressamente attribuita al Comando Supremo dell'esercito e, per sua delegazione, alla Direzione dei trasporti, la facoltà di derogare a qualsiasi precedente *legge, regolamento, istruzione o consuetudine* e quindi, di sospendere o limitare i trasporti di merci dei privati, e quando in qualche modo fossero possibili, di permetterli soltanto alla condizione che si intendessero *per ogni caso* assunti *a tutto rischio e pericolo* del mittente.

Inoltre a naturale esplicazione di tale Decreto, veniva nei modi e forme di legge, epperciò obbligatoriamente per tutti, disposto, che i trasporti pel pubblico si sarebbero potuti eseguire solo « subordinatamente alle esigenze militari *ed ai mezzi di trasporto disponibili* », sempre « a tutto rischio e pericolo dei speditori », e con che « l'Amministrazione ferroviaria non fosse obbligata a fornire carri chiusi nè carri aperti con copertoni per le merci

che normalmente si trasportavano in tali modi « nonchè a condizione che » per i trasporti che si effettuavano in carro aperto con o senza copertone, *anzichè in carro chiuso*, o in carro scoperto anzichè in carro aperto con copertone, la ferrovia *non avesse a rispondere dei danni eventuali alle merci, in dipendenza dell'impiego di tali mezzi* ».

E se così venne ordinato, se cioè, pel caso di guerra fu riconosciuta la necessità di derogare senza restrizioni alle disposizioni stabilite pei tempi normali, se a tale effetto si è ritenuto che i trasporti del pubblico potessero essere fatti solo subordinatamente alle esigenze militari ed ai mezzi disponibili, se per ciò l'Amministrazione ferroviaria era stata dispensata dall'impiegare carri chiusi per le merci che normalmente si sarebbero dovute trasportare con simili veicoli, se per ogni caso il trasporto era da intendersi assunto a tutto rischio e pericolo del mittente; se l'Amministrazione veniva espressamente esonerata dal rispondere dei danni derivabili dall'uso di carri aperti invece di carri chiusi, e se a tali condizioni soltanto essa Amministrazione era facoltizzata ad assumere trasporti per conto del pubblico, veniva di necessaria conseguenza si avesse a riconoscere, che con tutte tali disposizioni si era inteso innovare a quelle vigenti prima dello stato di guerra; che ad ogni modo per l'indole e per la portata delle disposizioni stesse, soltanto il dolo o la colpa grave equiparabile al dolo erano rimasti addebitabili alla Amministrazione e che perciò essa non poteva essere obbligata ad alcun risarcimento di danno, tranne nel caso, che il mittente avesse data la prova che essa Amministrazione nello eseguire il trasporto era incorsa in detto dolo, od in colpa ad esso equiparabile.

Dal che, pel caso in esame deriva, che si debba riconoscere violatrice delle norme come sopra state emanate pel disciplinamento dei trasporti ferroviari in tempo di guerra, la deduzione che, dall'essere nella specie risultato dal verbale di avaria che il danno alla merce trasportata per conto ed a tutto rischio e pericolo del mittente era avvenuto esclusivamente a causa dell'imperfetto stato di impermeabilità in cui si trovava il carro chiuso col quale il trasporto fu eseguito, trasse la sentenza denunciata, del dovere l'Amministrazione ferroviaria essere ritenuta responsabile di detto danno.

Se giusta le emanate disposizioni essa Amministrazione era autorizzata ad impiegare per detto trasporto carri completamente scoperti, l'avere invece usato un carro imperfettamente chiuso non poteva certo venire assunto a prova dell'illegalità del suo procedere o comunque a causa della sua responsabilità, dal momento che il contro ricorrente, nonostante le ridette disposizioni, le quali esoneravano l'Amministrazione da ogni responsabilità, aveva voluto il trasporto e non aveva dato la prova che l'Amministrazione nell'eseguirlo fosse incorsa in dolo od in colpa grave equiparabile al dolo.

Al suddetto mezzo del ricorso quindi deve essere riconosciuto fondamento.

ANNO XI - N. 21

23 MAGGIO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, maggio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Decreto Luogotenenziale 11 *aprile* 1918, *n.* 595, *con cui si provvede all'assunzione temporanea da parte delle Ferrovie dello Stato del servizio di navigazione sul Lago di Garda* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il testo unico di leggi approvato con R. decreto 9 maggio 1917, n. 1447;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con i ministri del tesoro, della guerra, delle armi e munizioni, della marina e dei trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A decorrere dal 16 aprile 1918 e fino al termine del sesto mese successivo a quello in cui sarà pubblicato il trattato di pace, il servizio di navigazione sul Lago di Garda sarà eseguito a cura della Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Art. 2.

L'esercizio sarà effettuato per conto del Ministero della guerra.

L'eventuale residuo attivo dei prodotti, dopo detratte le spese di

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 maggio 1918, n. 112.

esercizio, sarà versato mensilmente nelle casse dello Stato e reciprocamente l'eventuale deficienza sarà rimborsata mensilmente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato da parte del bilancio della guerra.

Art. 3.

Nulla sarà innovato durante l'esercizio provvisorio di Stato, nel regime delle tariffe e condizioni dei trasporti e nel trattamento del personale addetto al servizio di navigazione. Il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato determinerà gli organi dell'Amministrazione stessa competenti a prendere i provvedimenti previsti dal vigente regolamento del personale.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — DARI — NITTI — ZUPELLI —
DALLOLIO — DEL BONO — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 25 *aprile* 1918, *n.* 597, *relativo all'aumento dei limiti massimi dello stipendio o salario per affitto delle case economiche dei ferrovieri* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;
Visto l'art. 10 del decreto-legge 13 agosto 1917, n. 1393;
Visto il Nostro decreto 10 febbraio 1918, n. 107;
Visto il regolamento approvato con R. decreto 25 febbraio 1915, n. 412;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Per la durata di applicazione del Nostro decreto 10 febbraio 1918, n. 107, sono elevati:

a L. 5780 il limite massimo di stipendio o salario stabilito nel primo comma dell'art. 8 della legge 14 luglio 1907, n. 553, modificato dall'art. 10 del decreto-legge 13 agosto 1917, n. 1393;

a L. 4440, per quanto riguarda gli impiegati dello Stato, il limite massimo di stipendio stabilito nel secondo comma dell'articolo 15 del regolamento approvato con R. decreto 25 febbraio 1915, n. 412;

a L. 5780 e a L. 4440, rispettivamente per quanto riguarda i ferrovieri in attività di servizio e gli altri impiegati dello Stato,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 maggio 1918, n. 111.

il limite massimo di stipendio o paga stabilito nel secondo comma dell'art. 22 del regolamento anzidetto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 aprile 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO MINISTERIALE 10 *maggio* 1918, *che permette agli ufficiali inferiori, mobilitati o non, viaggianti per licenza, di far uso di qualunque treno ordinario* (1).

IL MINISTRO

Viste le norme per l'applicazione dei decreti Luogotenenziali numeri 1207 e 1076 del 26 luglio e 11 ottobre 1917, approvate con decreto Ministeriale 20 aprile u. s. ed inserte nella *Gazzetta ufficiale*, n. 95, del 22 detto;

Vista la deliberazione all'uopo adottata in Consiglio dei ministri nell'adunanza del 9 corrente:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 maggio 1918, n. 112.

Decreta:

A datare dal 20 corrente, agli ufficiali inferiori, mobilitati o non, viaggianti per licenza — ai quali dalle accennate norme si era fatto obbligo di viaggiare esclusivamente in tradotta — sarà consentito di far uso anche di qualunque treno ordinario, semprechè si assoggettino al pagamento del biglietto a tariffa del pubblico.

Così dicasi pei militarizzati (personale delle Capitanerie di porto, nonchè quello delle associazioni di soccorso: Croce Rossa, Sovrano Militare Ordine di Malta e Croce Azzurra) e per gli assimilati (od aggregati), quando gli uni o gli altri abbiano grado di ufficiale od equiparazione ad esso.

In tal senso s'intendono modificate le norme di cui sopra.

Roma, 10 maggio 1918.

Il Ministro ZUPELLI.

COMUNICATO

S. M. il Re, con decreto 14 maggio 1918, ha accettate le dimissioni dalla carica di ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, rassegnate dall'on. ing. Riccardo Bianchi, senatore del Regno, e con decreto del successivo giorno 15 ha nominato ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari l'on. avv. Giovanni Villa, senatore del Regno.

Porto a conoscenza del personale il telegramma pervenutomi da S. E. il ministro on. Villa e la risposta da me data al medesimo:

« *Direttore generale ferrovie Stato,*

« *Assumo la direzione del Ministero dei trasporti, consapevole delle gravi difficoltà dell'ora, risoluto a superarle. Conto sullo sforzo sempre più intenso di ciascuno dei componenti la grande famiglia ferroviaria e marinara; chiedo la cooperazione fiduciosa e solidale di tutti i cittadini per il bene della patria.*

« GIOVANNI VILLA ».

« *A S. E. l'on. Giovanni Villa*

ministro trasporti marittimi e ferroviari,

« *Ringrazio V. E. per la fiducia espressa nella valida cooperazione di tutto il personale ferroviario, sicuro che questo saprà pienamente corrispondere a tale fiducia con tutto lo sforzo che l'ora presente richiede.*

« *Con ossequio*

« DE CORNÈ ».

Ordine generale N. 4. (L. P. San.).

Indennità di malaria.

Per l'applicazione del capo VI delle disposizioni sulle competenze accessorie, approvate col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, si stabiliscono le seguenti norme:

CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE IN MALARIA.

Art. 1.

La classificazione in due zone, grave e lieve, delle linee in malaria, di cui all'articolo 88 delle disposizioni suddette, da valere per la corresponsione della relativa indennità, è quella risultante per ogni tratto di linea e per ogni stazione dall'allegato *A*.

Ogni località in cui abbiano sede uffici od altri impianti dell'Amministrazione, non compresi nell'ambito della ferrovia, è considerata (agli effetti dell'indennità di malaria):

a) di zona pari a quella della stazione omonima, se limitrofa a questa;

b) di zona lieve, salvo diversa disposizione, se distante dalla stazione omonima più di due chilometri;

semprechè tale località sia considerata in malaria con Regio decreto.

PERSONALE DELLA LINEA.

Art. 2.

Al personale della linea, il quale per la natura del servizio che presta è costretto a spostarsi frequentemente dall'una all'altra località, si dovrà corrispondere — in base all'articolo 86 delle dispo-

sizioni citate — l'indennità di malaria per la zona di maggiore intensità compresa:

a) pei sorveglianti della linea, nel rispettivo tronco;

b) pei capi squadra cantonieri e cantonieri, nel rispettivo cantone;

c) pei guardiani, nella tratta affidata alla loro sorveglianza.

Alle guardabarriere (donne), stabili o provvisorie, sarà corrisposta (nella misura determinata dall'articolo 89 delle disposizioni citate) l'indennità di malaria della zona nella quale è situato il rispettivo posto normale di guardia.

PERSONALE VIAGGIANTE.

Art. 3.

In applicazione dell'articolo 91 delle disposizioni suddette, si pubblicano negli allegati *B* e *C* le quote di indennità da corrispondere al personale di macchina e dei treni ed ai controllori viaggianti, residenti nelle località ivi indicate.

Venendo in seguito a variare sensibilmente le condizioni per le quali furono stabilite le quote anzidette, queste potranno essere rivedute e modificate con provvedimento della Direzione generale.

Agli agenti di macchina e dei treni, che risiedono in località non contemplata dagli allegati *B* e *C* e che viaggiano in servizio ai treni su tratti di linea in malaria, è concessa l'indennità che risulta maggiore fra quella della località di loro residenza e quella assegnata, dagli allegati suddetti, al personale del deposito nella cui giurisdizione, a norma dei turni, si trovano i tratti di linea che essi percorrono in servizio ai treni.

Art. 4.

Le quote di cui all'articolo 3 sono da corrispondere per le giornate in cui gli agenti prestano servizio ai treni ed in quelle nelle quali sono di riserva o di riposo periodico.

Agli agenti distolti dal servizio dei treni per essere utilizzati in altre funzioni in residenza, è corrisposta l'indennità risultante dall'allegato *A* per la località di residenza. Lo stesso trattamento

è fatto, subordinatamente alle prescrizioni di cui all'articolo 90 delle disposizioni sulle competenze accessorie, agli agenti assenti dal servizio.

Art. 5.

Agli agenti che, senza avere la qualifica di fuochista o di frenatore, ne disimpegnano le funzioni a termini dell'articolo 129 del regolamento sul personale, ricevono l'indennità che loro competerebbe se fossero rivestiti delle qualifiche suddette; coloro che le disimpegnano eventualmente ricevono la detta indennità solo per le giornate occupate in tutto od in parte in tali funzioni.

PREMIO PER IMMUNITÀ DALLA MALARIA.

Art. 6.

Il premio previsto dall'articolo 93 delle disposizioni sulle competenze accessorie — a favore degli agenti che soddisfino alle condizioni di cui l'articolo stesso — è fissato nella misura di lire 30 a lire 50 per agente, a seconda della diligenza messa nell'osservanza delle disposizioni sulla profilassi contro la malaria.

L'elenco degli agenti che risulteranno meritevoli del premio sarà approvato dal Direttore Generale.

Il premio sarà liquidato non oltre il maggio dell'anno solare successivo a quello al quale il premio si riferisce.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE.

Art. 7.

In base all'articolo 94 delle disposizioni sulle competenze accessorie, durante l'anno solare 1918, spetta agli agenti, nei riguardi dell'indennità di malaria, il trattamento più favorevole fra quello previsto dalle disposizioni sulle competenze accessorie sopracitate e quello precedentemente in vigore.

Quale dei due anzidetti trattamenti sia più favorevole, per l'intero periodo di tempo citato e per ciascuna categoria di agenti, in relazione alla zona stabilita, per le singole località dalla vecchia e dalla nuova classificazione, risulta dal prospetto allegato *D*.

Il prospetto di cui al precedente capoverso vale per il personale di macchina e dei treni e pei controllori viaggianti soltanto

nel caso in cui il vecchio trattamento goduto sia quello stabilito per la località di loro residenza ed altrettanto si verifichi pel nuovo trattamento spettante. In caso contrario sarà da determinarsi, mediante opportuno conguaglio riferito all'intero anno, quale dei due trattamenti (vecchio e nuovo) sia da farsi a ciascun agente interessato.

Analogo conguaglio sarà da farsi alla fine dell'anno in corso per gli agenti che abbiano cambiato di residenza durante l'anno od abbiano prestato servizio soltanto per una parte dell'anno stesso.

Art. 8.

Agli agenti che, durante il periodo dal gennaio al maggio 1918, abbiano goduto, in base al primo comma dell'articolo 94 sopracitato, del trattamento vecchio, e che dal 1° giugno successivo abbiano titolo al nuovo trattamento, sarà da farsi, sulla nuova indennità spettante pei mesi dal giugno al novembre 1918, una trattenuta mensile pari ad un sesto dell'importo complessivo di quella corrisposta nei primi 5 mesi suddetti.

Art. 9.

Gli agenti che durante il periodo dal 1° giugno 1917 al 1° giugno 1918 avrebbero conseguito lo stipendio di lire 3300 in base ai quadri di classificazione annessi al regolameuto sul personale approvato con Regio decreto 22 luglio 1906, n. 417, perdono il diritto alla vecchia indennità di malaria dalla data in cui avrebbero raggiunto il detto stipendio, ed acquistano titolo alla nuova indennità di malaria, a decorrere dal 1° giugno 1918, semprechè lo stipendio di cui gli agenti stessi godranno a quest'ultima data non sia superiore alle lire 5120 annue, intendendosi compreso nella cifra medesima l'aumento concesso col decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107.

Resta abrogato l'ordine generale n. 4–1907 e le relative appendici.

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 15 *maggio* 1918.

Allegato A all'Ordine generale N.4–1918.

Classificazioni delle località malariche (art. 88 D. C. A.).

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme dal chilometro	al chilometro	LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA — STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	alla	Classificazione delle zone di malaria
Casale M.-Mortara — 1 —	66 + 660	93 + 206	26,546	Terranova Monf. - Terrasa - Candia Lomellina - Cozzo - Zeme - Castel d'Agogna	66 + 758	92 + 638	lieve
	31 + 321	75 + 072	43,751	Torrazza di Verolengo - Saluggia - S. Antonino di Saluggia - Livorno Vercellese - Bianzè - Tronzano - Santhià - S. Germano Vercellese–Olcenengo	31 + 608	74 + 307	lieve
Torino-Rho — 2 —	79 + 082	96 + 320	17,238	Borgo Vercelli - Ponzana.	79 + 284	95 + 744	lieve
	102 + 247	114 + 133 o 33 + 980 da Milano	11,886	Trecate.	102 + 850	113 + 955	lieve
	30 + 276 da Milano	33 + 980	3,704	—	32 + 075	33 + 802	lieve
Chivasso-Casale — 3 —	3 + 786	44 + 684	40,898	Verolengo - Calciavacca - Crescentino - S. Silvestro - Fontanetto Po - Palazzolo Vercellese - Trino Vercellese - Morano sul Po - Balzola	4 + 087	44 + 199	lieve
Valenza - Casale - Vercelli. — 4 —	18 + 697	38 + 981	20,284	Casale Popolo - Balzola Martinetta - Rive - Pertengo - Asigliano	19 + 773	38 + 973	lieve
Vercelli - Mortara-Cava Carbonara. — 5 —	0 + 000	24 + 832	24,832	Vinzaglio Torrione - Palestro - Robbio - Nicorvo.	0 + 102	23 + 653	lieve
	25 + 619	55 + 096	29,477	Gambolò Remondò - Tromello - Garlasco - Gropello Cairoli - Villanova D'Ardenghi	26 + 302	54 + 153	lieve
Torreberretti-Pavia — 6 —	0 + 100	40 + 660	40,560	Castellaro - Mede - Lomello - Ferrera Lomellina - Sannazzaro - Pieve Albignola - Zinasco - Sairano - Cava Carbonara.	1 + 153	39 + 850	lieve

LINEE E N. D'ORDINE	Progressive chilometriche estreme dal chilometro	Progressive chilometriche estreme al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria: Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	Classificazione delle zone di malaria
Novara-Varallo . . . — 7 —	3 + 261	17 + 550	14,289	Vignale - San Bernardino - Briona	3 + 576	15 + 922	lieve
Novara-Domodossola — 8 —	3 + 273	12 + 079	8,806	Caltignaga	4 + 130	12 + 036	lieve
Alessandria-Novara-Arona. — 9 —	16 + 400	62 + 564	46,164	Torreberetti - Sartirana - Valle - Olevano - Mortara - Albonese - Borgo Lavezzaro - Vespolate - Garbagna	16 + 425	62 + 246	lieve
	65 + 518	73 + 266	7,748	Vignale	65 + 641	73 + 203	lieve
Santhià-Arona . . . — 10 —	0 + 290	26 + 264	25,974	Carisio - Buronzo - Roasenda	1 + 383	25 + 440	lieve
Arona-Domodossola . — 11 —	26 + 617	30 + 019	3,402	Mergozzo	26 + 950	29 + 096	lieve
Milano-Mortara:							
tronco Milano-Vigevano. — 12 —	10 + 572	36 + 484	25,912	Corsico - Trezzano sul Naviglio - Gaggiano - Abbiategrasso.	10 + 583	35 + 756	lieve
tronco Mortara-Vigevano. — 13 —	0 + 581	13 + 103	12,522	Parona Lomellina - Vigevano	0 + 677	11 + 975	lieve
Bologna-Milano . . . — 14 —	148 + 371	181 + 755	33,384	S. Stefano al Corno - Codogno - Casalpusterlengo - Secugnago.	148 + 795	180 + 230	lieve
	183 + 785	204 + 521	20,736	Tavazzano - Melegnano . .	183 + 802	203 + 877	lieve

Linee e N. d'ordine	Progressive chilometriche estreme — dal chilometro	Progressive chilometriche estreme — al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria — Stazioni e fermate	Case cantoniere — dalla	Case cantoniere — alla	Classificazione delle zone di malaria
Milano - Verona - Mestre - Venezia. — 15 —	6 + 175	24 + 206	18,031	Pioltello Limito - Vignate - Melzo - Trecella	6 + 817	24 + 194	lieve
	28 + 374	29 + 161	0,787	—	28 + 958		lieve
	34 + 991	39 + 463	4,472	Vidalengo	35 + 640	38 + 260	lieve
	164 + 580	165 + 542	0,962	—	164 + 890		lieve
	204 + 043	210 + 741	6,698	Lerino	204 + 479	210 + 334	lieve
	246 + 601	250 + 015	3,414	Marano.	248 + 385	249 + 289	lieve
	252 + 141	260 + 170	8,029	Mestre.	252 + 830	259 + 308	lieve
Cremona - Treviglio - Bergamo. — 16 —	19 + 682	20 + 849	1,167	—	19 + 979	20 + 594	lieve
	29 + 125	37 + 382	8,257	Castelleone	29 + 904	37 + 194	lieve
	44 + 605	61 + 670	17,065	Casaletto Vaprio - Capralba - Caravaggio.	44 + 750	61 + 317	lieve
Codogno - Cremona - Mantova - Cerea. — 17 —	0 + 587	22 + 831	22,244	Pizzighettone - Acquanegra Cremonese - Cava Tigozzi.	1 + 289	20 + 875	lieve
	33 + 956	37 + 488	3,532	Villetta Malagnino	34 + 583	36 + 806	lieve
	81 + 750	88 + 706	6,956	—	82 + 843	88 + 255	lieve
	89 + 958	118 + 987	29,029	Gazzo di Bigarello - Castel d'Ario - Bonferraro - Nogara.	91 + 117	118 + 971	lieve
	121 + 909	126 + 575	4,666	—	122 + 487	126 + 417	lieve
Cremona - Borgo San Donnino. — 18 —	1 + 177	2 + 549	1,372	—	2 + 195		lieve
Cava Carbonara - Cava Manara. — 19 —	0 + 000	3 + 523	3,523	—	0 + 475	3 + 140	lieve
Lecco - Colico . . . . — 20 —	35 + 664	38 + 946	3,282	Piona	35 + 936	38 + 802	lieve

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme — dal chilometro	PROGRESSIVE chilometriche estreme — al chilometro	LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA — STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere — dalla	Case cantoniere — alla	Classificazione delle zone di malaria
Colico-Sondrio — 21 —	0 + 000	12 + 141	12,141	Colico - Delebio - Rogolo - Cosio Traona	0 + 381	12 + 132	lieve
	21 + 718	24 + 270	2,552	Ardenno Masino	21 + 944	23 + 838	lieve
	27 + 103	32 + 012	4,909	S. Pietro Berbenno	27 + 338	30 + 288	lieve
Colico-Chiavenna — 22 —	2 + 649	7 + 990	5,351	Dubino	2 + 650	7 + 809	lieve
	10 + 939	18 + 235	7,296	Novate Mezzola - Samolaco	12 + 465	17 + 843	lieve
Rogoredo - Pavia - Voghera: tronco **Rogoredo - Pavia.** — 23 —	1 + 818	30 + 761	28,943	Chiaravalle Milanese - Locate Triulzi - Villamaggiore - Certosa - Pavia	2 + 765	30 + 091	lieve
tronco **Voghera-Pavia.** — 24 —	16 + 156	22 + 722	6,566	Cava Manara	17 + 102	21 + 784	lieve
Pavia - Casalpusterlengo. — 25 —	0 + 711	41 + 134	40,423	Pavia P. Garibaldi - Motta S. Damiano - Albuzzano - Belgioioso - Corteleona - S. Cristina e Bissone - Miradolo - Chignolo Po - Camatta - Orio Litta - Ospedaletto Lodigiano	2 + 460	40 + 147	lieve
Mestre-Primolano — 26 —	1 + 390	2 + 316	0,926	—	2 + 016		lieve
Mestre-Pontebba — 27 —	0 + 420	1 + 931	1,511	—	0 + 625	1 + 476	lieve
	0 + 998	2 + 044	1,046	—	0 + 999		lieve
Mestre-Portogruaro — 28 —	9 + 911	24 + 529	14,618	Gaggio - San Michele del Quarto - Ca Tron - Meolo	10 + 502	24 + 354	lieve
	29 + 935	35 + 440	5,505	S. Donà di Piave	30 + 220	35 + 273	lieve
	36 + 738	43 + 702	6,964	Ceggia	36 + 754	43 + 554	lieve
	44 + 859	59 + 435	14,576	S. Stino di Livenza - Lison - Portogruaro	45 + 308	58 + 844	lieve

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme		LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA			Classificazione delle zone di malaria
	dal chilometro	al chilometro		STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Motta-Portogruaro — 29 —	5 + 705	8 + 176	2,471	—	5 + 736	7 + 226	lieve
	8 + 858	9 + 325	0,467	—	—	—	lieve
	10 + 863	16 + 697	5,834	—	11 + 677	15 + 424	lieve
Vicenza-Treviso — 30 —	10 + 526	10 + 932	0,406	—	10 + 862		lieve
	13 + 986	14 + 295	0,309	—	4 + 106		lieve
Bassano-Padova — 31 —	17 + 396	20 + 339	2,943	—	17 + 729	20 + 044	lieve
Bologna-Padova — 32 —	25 + 168	31 + 765	6,597	Galliera	25 + 268	31 + 680	lieve
	47 + 990	52 + 100	4,110	Pontelagoscuro	49 + 264	51 + 175	lieve
	53 + 440	69 + 794	16,354	S. Maria Maddalena - Paviole - Polesella . . .	53 + 447	69 + 135	lieve
	75 + 473	77 + 315	1,842	—	76 + 133	77 + 058	lieve
	79 + 888	85 + 500	5,612	—	80 + 639	85 + 459	lieve
	86 + 163	88 + 524	2,361	—	86 + 638	87 + 582	lieve
	98 + 101	99 + 696	1,595	—	99 + 049		lieve
	100 + 500	107 + 017	6,517	Battaglia	100 + 664	106 + 966	lieve
Rovigo-Chioggia — 33 —	4 + 658	5 + 597	0,939	S. Apollinare con Selva. .	—	—	lieve
	8 + 768	32 + 696	23,928	Ceregnano - Lama - Baricetta - Adria - Cavanella di Po	9 + 451	31 + 451	lieve
	32 + 696	56 + 005	23,309	Loreo - Rosolina - Cavanella d'Adige - S. Anna di Chioggia - Brondolo - Chioggia	32 + 728	55 + 407	grave

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme		LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA			Classificazione delle zone di malaria
	dal chilometro	al chilometro		STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Dossobuono-Rovigo — 34 —	13 + 548	48 + 366	34,818	Castel d'Azzano - Vigasio - Isola della Scala - Bovolone - Cerea	14 + 310	48 + 041	lieve
	51 + 654	54 + 239	2,585	Legnago	51 + 671	54 + 232	lieve
	57 + 147	59 + 256	2,109	Villabartolomea.	57 + 582	59 + 012	lieve
	63 + 115	66 + 328	3,213	Castagnaro	63 + 429	65 + 859	lieve
	79 + 918	87 + 786	7,868	Lendinara - Fratta . . .	80 + 144	87 + 759	lieve
	89 + 476	89 + 863	0,387	—	89 + 846		lieve
	96 + 578	98 + 434	1,856	—	96 + 587	98 + 266	lieve
Modena-Verona . . . — 35 —	29 + 289	47 + 859	18,570	Gonzaga Reggiolo - Palidano - Suzzara - Motteggiana.	29 + 302	47 + 609	lieve
	52 + 700	82 + 806	30,097	Mantova - S. Antonio Mantovano - Roverbella - Mozzecane.	52 + 719	82 + 806	lieve
	83 + 842	84 + 353	0,511	—	83 + 853		lieve
Bologna-Verona . . . — 36 —	21 + 452	28 + 700	7,248	Amola - Crocetta	22 + 183	27 + 960	lieve
	67 + 789	94 + 535	26,746	Ostiglia - Roncanova di Gazzo Veronese - Nogara - Pellegrina - Isola della Scala	69 + 088	94 + 513	lieve
Ferrara-Rimini. . . — 37 —	0 + 929	5 + 889	4,960	—	1 + 714	5 + 669	lieve
	9 + 405	39 + 010	29,605	Gaibanella - Montesanto - Portomaggiore - Argenta - S. Biagio.	11 + 463	38 + 615	lieve
	49 + 364	57 + 966	8,602	Alfonsine.	49 + 375	57 + 734	lieve
	61 + 391	71 + 635	10,244	Mezzano	61 + 412	71 + 312	lieve
	75 + 106	99 + 601	24,495	Classe - Savio - Cervia . .	75 + 546	98 + 961	lieve

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme dal chilometro	al chilometro	LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	alla	Classificazione delle zone di malaria
Lugo-Lavezzola . . . — 38 —	3 + 879	6 + 866	2,987	S. Agata sul Santerno . .	4 + 026	6 + 088	lieve
	9 + 204	12 + 815	3,611	—	9 + 220	11 + 968	lieve
	13 + 425	21 + 400	7,975	Conselice	14 + 295	21 + 373	lieve
Castelbolognese - Ravenna. — 39 —	35 + 205	39 + 297	4,092	—	35 + 775	39 + 145	lieve
Bologna-Rimini . . . — 40 —	1 + 800	2 + 626	0,826	—	2 + 618		lieve
Pisa-Livorno . . . . — 41 —	94 + 987	95 + 479	0,492	—	95 + 427		lieve
Vada-Livorno . . . . — 42 —	0 + 759	3 + 422	2,663	—	1 + 300	2 + 039	lieve
	29 + 391	30 + 061	0,670	—	29 + 395		lieve
Cecina-Volterra . . . — 43 —	282 + 409	312 + 773	30,364	Riparbella - Casino di Terra - Ponte Ginori - Saline di Volterra. . . .	283 + 102	312 + 759	lieve
Campiglia-Piombino. — 44 —	0 + 453	14 + 042	13,589	Poggio all'Agnello - Portovecchio di Piombino - Piombino.	0 + 455	13 + 599	lieve
Montepescali-Asciano — 45 —	199 + 601	200 + 187	1,256	—	—	—	grave
	200 + 187	252 + 997	52,140	Sticciano - Roccastrada - Paganico Grossetano - Monte Antico - S. Angelo Cinigiano - Monte Amiata.	201 + 092	251 + 715	lieve
Chiusi-Empoli. . . . — 46 —	166 + 835	169 + 012	2,177	—	—	—	lieve
	169 + 930	171 + 362	1,432	—	—	—	lieve
Roma-Grosseto-Pisa . — 47 —	3 + 948	8 + 540	4,592	Ostiense	4 + 593	8 + 149	lieve
	9 + 696	10 + 241 9 + 753 vecchia chil.	0,545	—	—	—	grave
	9 + 753 vecchia chil.	79 + 840	70,087	Magliana - Pontegalera - Maccarese - Palidoro - Palo - Furbara - S. Severa - S. Marinella.	9 + 781	79 + 460	grave
(segue)							

LINEE E N. D'ORDINE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria			Classificazione delle zone di malaria
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
(seguito)							
Roma-Grosseto-Pisa. — 47 —	81 + 525	208 + 315	126,790	Corneto - Montalto di Castro - Chiarone - Capalbio - Orbetello - Albegna - Talamone - Alberese - Rispecia - Grosseto - Montepescali - Giuncarico . .	81 + 640	207 + 919	grave
	208 + 315	294 + 740	86,425	Gavorrano - Scarlino - Follonica - Vignale Riotorto - Campiglia M. - S. Vincenzo - Castagneto Carducci - Bolgheri - Bibbona Casale - Cecina - Vada - Castellina Marittima . . .	209 + 778	293 + 794	lieve
Pontegalera - Fiumicino. — 48 —	22 + 440	33 + 127	10,687	Porto - Fiumicino	24 + 263	31 + 603	grave
Palo-Ladispoli. . . . — 49 —	48 + 148	50 + 500	2,352	Ladispoli	49 + 210		grave
Roma-Orte-Chiusi-Firenze. — 50 —	3 + 226	6 + 065	2,839	Portonaccio	3 + 715	5 + 215	lieve
	6 + 964	7 + 692	0,728	—	7 + 142		lieve
	8 + 672	31 + 039	22,367	Settebagni - Monterotondo	8 + 746	30 + 981	lieve
	36 + 780	38 + 400	1,620	Fara Sabina	36 + 924	38 + 000	lieve
	39 + 703	65 + 879	26,176	Poggio Mirteto - Stimigliano	39 + 734	65 + 119	lieve
	68 + 519	92 + 370	23,851	Civita Castellana Magliano - Gallese - Orte - Bassano in Teverina	68 + 839	91 + 859	lieve
	95 + 620	99 + 110	3,490	Attigliano	95 + 780	98 + 884	lieve
	101 — 815	134 + 036	32,221	Alviano - Castiglione in Teverina - Baschi - Orvieto	102 + 004	131 + 810	lieve
	162 + 707	165 + 421	2,714	Chiusi	163 + 754	164 + 718	lieve
Attigliano-Viterbo. . — 51 —	3 + 726	5 + 641	1,915	Sipicciano	4 + 673		lieve
	12 + 448	15 + 002	2,554	—	13 + 035	14 + 526	lieve
	20 + 747	26 + 403	5,656	—	21 + 018	25 + 696	lieve
	27 + 541	34 + 884	7,343	—	27 + 683	34 + 133	lieve

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme dal chilometro	al chilometro	LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	alla	Classificazione delle zone di malaria
Orte-Terni-Ancona . . — 52 —	82 + 887	107 + 393	24,506	Nera Montoro - Narni Amelia	82 + 903	106 + 872	lieve
Sulmona-Aquila Terni. — 53 —	207 + 499	207 + 817	0,318	—	207 + 772		lieve
	208 + 430	208 + 973	0,543	—	208 + 475		lieve
	210 + 100	210 + 747	0,647	—	210 + 440		lieve
Pescara-Sulmona . . — 54 —	1 + 506	1 + 739	0,233	—	1 + 732		lieve
	4 + 485	5 + 879	1,394	—	5 + 504		lieve
	6 + 829	30 + 583	23,754	Chieti - Manoppello - Alanno	7 + 259	30 + 565	lieve
	31 + 301	33 + 798	2,497	—	32 + 195	33 + 553	lieve
Roma-Sulmona . . . — 55 —	3 + 843	68 + 616	64,773	Cervara di Roma - Salone - Lunghezza - Bagni - Montecelio S. Angelo - Palombara Marcellina - Tivoli - S. Polo dei Cavalieri - Castel Madama - Vicovaro - Mandela - Cineto Romano - Roviano - Arsoli - Riofreddo . . .	4 + 743	68 + 281	lieve
Sulmona-Isernia . . — 56 —	86 + 218	87 + 404	1,186	S. Pietro Avellana	86 + 306	87 + 007	lieve
	122 + 368	124 + 346	1,978	Pettoranello	122 + 587	123 + 957	lieve
	125 + 559	128 + 249	2,690	—	126 + 064	127 + 196	lieve
Caianello-Isernia . . — 57 —	0 + 861	1 + 918	1,057	—	—	—	lieve
	1 + 918	26 + 954	25,036	Presenzano - Sesto Campano - Capriati al Volturno - Venafro	2 + 284	26 + 688	grave
	26 + 954	39 + 870	12,916	Rocca Ravindola - Monteroduni Macchia - S. Agapito Longano	27 + 348	39 + 739	lieve
	44 + 500	45 + 730	1,230	Isernia	45 + 077	45 + 717	lieve

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme		LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA			Classificazione delle zone di malaria
	dal chilometro	al chilometro		STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Roma-Cassino-Napoli — 58 —	6 + 549	32 + 737	26,188	Ciampino - Montecampatri Colonna	6 + 770	32 + 642	lieve
	38 + 712	112 + 051	73,339	Labico - Valmontone - Segni Paliano - Anagni - Sgurgola - Morolo - Ferentino Supino - Frosinone Alatri Fiuggi - Ceccano - Pofi Castro - Ceprano	38 + 743	110 + 368	lieve
	129 + 248	144 + 062	14,814	Piedimonte S. Germano - Cassino	129 + 270	143 + 459	lieve
	162 + 301	170 + 610	8,309	Tora Presenzano - Caianello Vairano	162 + 366	170 + 599	lieve
	183 + 360	186 + 456	3,096	—	184 + 507	186 + 069	lieve
	192 + 267	194 + 275	2,008	—	192 + 942	193 + 995	lieve
	195 + 623	203 + 728	8,105	—	195 + 711	202 + 829	lieve
Ciampino-Frascati . . — 59 —	0 + 640	3 + 251	2,611	Galleria	1 + 849		lieve
Ciampino - Velletri - Segni. — 60 —	0 + 242	25 + 933	25,691	Frattocchie - Pavona - Cecchina - Lanuvio	3 + 202	24 + 975	lieve
	29 + 844	36 + 560	6,716	Lariano	30 + 123	32 + 944	lieve
	38 + 978	49 + 580	10,602	Artena Valmontone	39 + 371	48 + 785	lieve
Velletri-Terracina . . — 61 —	2 + 663	7 + 329	4,666	—	2 + 854	6 + 073	lieve
	7 + 329	79 + 296	71,967	Giulianello Roccamassima - Cori - Cisterna - Norma Ninfa - Sermoneta Bassiano - Sezze Romano - Piperno - Sonnino - Frasso - Terracina	7 + 506	79 + 210	grave
P. d'Ascoli-Ascoli-Piceno. — 62 —	4 + 965	9 + 576	4,611	Monteprandone	5 + 179	9 + 208	lieve
	13 + 803	14 + 711	0,908	—	13 + 886	14 + 308	lieve

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme		LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA			Classificazione delle zone di malaria
	dal chilometro	al chilometro		STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Giulianova-Teramo . — 63 —	1 + 597	25 + 225	23,628	Colleranesco - Mosciano S. Angelo - Notaresco - Bellante Ripattone - Castellalto Canzano - Nepezzano - Teramo	1 + 661	24 + 101	lieve
Ancona - Castellamare Adriatico. — 64 —	292 + 960	300 + 624	7,664	Porto d'Ascoli - Colonnella	292 + 974	300 + 612	lieve
	301 + 629	310 + 994	9,365	Tortoreto Nereto - Tortoreto Spiaggia	302 + 501	310 + 409	lieve
	313 + 203	319 + 075	5,872	—	313 + 926	318 + 505	lieve
	322 + 864	333 + 069	10,205	Atri Mutignano	323 + 402	332 + 920	lieve
	838 + 664	346 + 114	7,450	Montesilvano	338 + 673	344 + 982	lieve
	350 + 664	354 + 349	3,685	Pescara.	350 + 986	353 + 817	lieve
	358 + 169	358 + 307	0,138	—	358 + 213		lieve
	363 + 010	363 + 226	0,216	—	363 + 123		lieve
	372 + 633	373 + 399	0,766	—	373 + 048		lieve
	374 + 804	375 + 686	0,882	—	374 + 851		lieve
Castellamare Adriatico - Foggia - Bari - Otranto. — 65 —	377 + 508	378 + 827	1,319	S. Vito Lanciano	377 + 760		lieve
	387 + 206	392 + 958	5,752	Torino di Sangro.	387 + 731	392 + 668	grave
	395 + 690	421 + 662	25,972	Casalbordino-Lebba - Vasto - S. Salvo	396 + 170	420 + 926	grave
	424 + 478	431 + 321	6,843	Montenero Petacciato . . .	425 + 382	431 + 061	grave
	431 + 321	443 + 479	12,158	Raddoppio Coppella - Termoli	431 + 768	442 + 816	lieve
(Segue)	443 + 479	496 + 402	52,923	Campomarino - Chieuti Serracapriola - Ripalta - Raddoppio Lesina - Poggio Imperiale - Apricena	445 + 131	495 + 806	grave

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme — dal chilometro	al chilometro	LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA — STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere — dalla	alla	Classificazione delle zone di malaria
(*Seguito*)	496 + 402	527 + 147	30,745	S. Severo - Raddoppio Triolo - Rignano Garganico - Arpi - Foggia	496 + 897	526 + 770	lieve
	527 + 147	586 + 014	58,867	Incoronata - Ortanova - Raddoppio Stornara - Cerignola - Candida - Trinitapoli - Ofantino . . .	527 + 618	585 + 981	grave
	586 + 014	605 + 901	19,887	Barletta	587 + 153	605 + 892	lieve
	616 + 161	616 + 999	0,838	—	616 + 171	616 + 986	lieve
	640 + 122	648 + 013	7,891	—	640 + 143	647 + 805	lieve
	649 + 234	656 + 793	7,559	—	650 + 214	656 + 073	lieve
	659 + 372	678 + 084	18,712	Noicattaro - Mola di Bari.	660 + 212	677 + 983	lieve
Castellamare Adriatico - Foggia - Bari - Otranto, — 65 —	685 + 340	731 + 102	45,762	Monopoli - Fasano - Cisternino - Ostuni	685 + 803	731 + 035	lieve
	731 + 102	771 + 041	39,939	Carovigno - Serranova - San Vito dei Normanni - Brindisi - Tuturano	732 + 224	770 + 719	grave
	771 + 041	802 + 721	31,680	S. Pietro Vernotico - Squinzano - Trepuzzi - Surbo - Lecce	772 + 130	802 + 710	lieve
	804 + 738	818 + 773	14,035	San Donato di Lecce – Galugnano - Sternatia – Zollino	804 + 777	817 + 932	lieve
	823 + 179	824 + 260	1,081	—	823 + 299		lieve
	833 + 152	834 + 935	1,783	Cannole	—	—	lieve
	834 + 935	845 + 000	10,065	Giurdignano - Otranto . .	836 + 312	843 + 867	grave
	3 + 220	4 + 120	0,900	—	3 + 652		lieve
Sparanise-Gaeta . . — 66 —	4 + 120	6 + 381	2,261	Maiorisi	4 + 919	6 + 034	grave
	19 + 941	33 + 929	13,988	Cellole Fasani - SS. Cosma e Damiano Castelforte .	19 + 956	33 + 691	grave

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme dal chilometro	al chilometro	LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA — STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	alla	Classificazione delle zone di malaria
Cancello-Avellino — 67 —	22 + 998	27 + 012	4,014	—	—	—	lieve
	28 + 573	32 + 436	3,863	—	—	—	lieve
Avellino-Benevento — 68 —	5 + 803	29 + 468	23,665	Prata Pratola - Tufo - Altavilla Irpina - Chianche Ceppaloni - Benevento P. Rufina	6 + 075	29 + 141	lieve
Avellino-Rocchetta S. Antonio. — 69 —	9 + 945	10 + 921	0,976	Montefalcione	10 + 196	10 + 878	lieve
	16 + 583	40 + 991	24,408	Montemiletto - Lapio - Taurasi - Luogosano San Mango sul Calore - Paternopoli - Castelvetere - Castelfranci - Montemarano - Cassano Irpino .	16 + 967	40 + 595	lieve
	43 + 353	44 + 747	1,394	Montella	43 + 674	44 + 334	lieve
	57 + 570	69 + 155	11,585	S. Angelo dei Lombardi - Lioni.	57 + 590	68 + 912	lieve
	69 + 155	118 + 368	49,213	Morra Irpino - Conza Andretta - Cairano - Calitri Pescopagano - Rapone Ruvo - Monticchio - Aquilonia - Monteverde - Pisciolo . . .	69 + 853	117 + 898	grave
Termoli-Campobasso — 70 —	3 + 120	3 + 770	0,650	—	—	—	lieve
	3 + 770	11 + 000	7,230	Guglionesi Portocannone .	4 + 889	10 + 358	grave
	11 + 000	29 + 685	18,685	S. Martino in Pensilis. - Ururi Rotello	11 + 451	29 + 649	lieve
	47 + 668	50 + 255	2,587	Casacalenda Guardialfiera .	48 + 018	49 + 277	lieve
	57 + 067	58 + 682	1,615	Ripabottoni S. Elia . . .	57 + 668	58 + 614	lieve

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme dal chilometro	al chilometro	LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA — STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	alla	Classificazione delle zone di malaria
Benevento - Campobasso. — 71 —	0 + 760	23 + 529	22,760	Pietrelcina - Pescolamazza	0 + 949	23 + 519	lieve
	28 + 254	28 + 533	0,279	—	28 + 263		lieve
	40 + 376	45 + 809	5,433	Morcone	40 + 389	45 + 725	lieve
	56 + 077	62 + 846	6,769	Sepino - S. Giuliano del Sannio	56 + 276	61 + 581	lieve
	65 + 745	70 + 465	4,720	Bivio Bosco Redolo . . .	66 + 552	70 + 459	lieve
Bosco Redole - Carpinone-Isernia — 72 —	0 + 000	23 + 011	23,011	Guardiaregia - Campochiaro - S. Polo Matese - Boiano - S. Massimo - Cantalupo del Sannio Macchiagodena - S. Angelo in Grotte.	0 + 117	22 + 741	lieve
	27 + 584	28 + 400	0,816	—	27 + 804		lieve
Foggia - Cervaro - Napoli — 73 —	1 + 001	69 + 691	68,690	Cervaro - Raddoppio Ponte Albanito - Troia Castelluccio Sauri - Bovino - Orsara di Puglia - Montaguto Panni - Savignano Greci–Pianerottolo d'Ariano - Ariano di Puglia. .	2 + 067	69 + 607	lieve
	72 + 430	93 + 865	21,435	Montecalvo Buonalbergo - Tavernolo . Apice S. Arcangelo.	73 + 630	93 + 144	grave
	93 + 865	118 + 726	24,861	Paduli - Benevento - Vitulano - Casalduni Ponte	94 + 699	118 + 004	lieve
	118 + 726	148 + 000	29,274	S. Lorenzo Maggiore - Solopaca - Telese Cerreto - Amorosi - Frasso Telesino Dugenta	119 + 170	147 + 466	grave
	170 + 546	172 + 947	2,401	—	170 + 555	172 + 854	grave

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme dal chilometro	al chilometro	LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	alla	Classificazione delle zone di malaria
Napoli – Battipaglia – Potenza–Metaponto — 74 —	61 + 794	62 + 086	0,292	—	61 + 816		lieve
	62 + 863	76 + 168	13,305	Montecorvino - Battipaglia	63 + 622	74 + 808	lieve
	76 + 168	101 + 310	25,142	Eboli Campagna - Persano - Contursi	76 + 335	101 + 120	grave
	104 + 966	113 + 072	8,106	Buccino - Ponte S. Cono.	105 + 734	112 + 877	grave
	121 + 825	125 + 449	3,624	Balvano Ricigliano . . .	121 + 872	124 + 122	grave
	126 + 563	140 + 850	14,287	Bella Muro - Baragiano .	124 + 613	140 + 804	grave
	140 + 850	146 + 311	5,461	—	141 + 888	146 + 273	lieve
	158 + 299	162 + 766	4,467	—	158 + 787	162 + 109	lieve
	162 + 766	270 + 887	108,121	Potenza Inferiore - Vaglio di Basilicata - Brindisi di Montagna - Trivigno - Albano di Lucania - Campomaggiore Pietrapertosa - Calciano Tricarico - Grassano Garaguso - Salandra Grottole - Ferrandina Pomarico Miglionico - Pisticci - Bernalda . .	163 + 116	270 + 874	grave
Sicignano-Lagonegro — 75 —	1 + 526	4 + 800	3,274	—	2 + 395	4 + 303	lieve
	24 + 259	36 + 453	12,194	Polla - Atena	25 + 138	36 + 327	lieve
	45 + 096	47 + 298	2,202	Sassano Tegiano	45 + 208	47 + 071	lieve
	55 + 255	60 + 373	5,118	Montesano	56 + 671	59 + 710	lieve
Foggia-Cervaro-Rocchetta-Potenza — 76 — (Segue)	8 + 947	10 + 186	1,239	—	9 + 264		lieve
	10 + 186	50 + 220	40,034	Ordona - Ascoli Satriano - Candela - Rocchetta S. Antonio	10 + 394	50 + 184	grave
	50 + 220	64 + 742	14,522	—	51 + 182	64 + 411	lieve

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme dal chilometro	al chilometro	LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	alla	Classificazione delle zone di malaria
(*Seguito*)	68 + 261	69 + 747	1,486	—	68 + 582		lieve
	76 + 739	96 + 424	19,685	Forenza - Castel Lagopesole	76 + 765	96 + 291	lieve
Foggia - Cervaro-Rocchetta-Potenza. — 76 —	103 + 551	109 + 711	6,160	Avigliano - Tiera	103 + 563	109 + 615	lieve
	116 + 689	117 + 397	0,718	—	—	—	lieve
	117 + 397	117 + 844	0,447	—	117 + 752		grave
Foggia-Lucera . . . — 77 —	0 + 700	19 + 622	18,922	Vaccarella - Pellegrini - Lucera	1 + 754	19 + 495	lieve
Foggia-Manfredonia. — 78 —	0 + 732	36 + 096	35,364	Tortorella - Amendola - Candelaro - Frattarolo - Manfredonia	1 + 092	35 + 145	lieve
Cerignola Campagna-Cerignola Città — 79 —	0 + 194	0 + 697	0,503	—	0 + 538		grave
	0 + 697	7 + 101	6,404	Cerignola Città	1 + 701	6 + 198	lieve
Ofantino - Margherita di Savoia. — 80 —	0 + 375	2 + 069	1,694	—	—	—	grave
	2 + 069	5 + 710	3.641	Margherita di Savoia . .	—	—	lieve
Barletta - Barletta Porto. — 81 —	0 + 394	2 + 652	2,258	Barletta Porto	0 + 914	1 + 980	lieve
Bari-Bari Porto . . — 82 —	2 + 185	4 + 486	2,301	Bari Porto	2 + 200	3 + 004	lieve
Brindisi - Brindisi Porto. — 83 —	0 + 065	1 + 736	1.671	Brindisi Porto	—	—	grave
Zollino-Gallipoli . . — 84 —	0 + 351	7 + 380	7,029	Soleto - Galatina.	0 + 482	6 + 859	lieve
	13 + 750	34 + 670	20,920	Galatone - Nardò C.le - Sannicola - Alezio - Gallipoli.	15 + 875	34 + 632	lieve

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme dal chilometro	al chilometro	LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	alla	Classificazione delle zone di malaria
Rocchetta-Spinazzola-Gioia del Colle. — 85 —	0 + 919	52 + 759	51,840	S. Nicola di Melfi - Rapolla Lavello - Venosa - Palazzo S. Gervasio Montemilone.	1 + 900	52 + 376	grave
	59 + 768	81 + 100	21,332	Poggiorsini Gravina. . . .	60 + 485	80 + 620	lieve
	81 + 100	92 + 934	11,834	Gravina	81 + 763	92 + 923	grave
Barletta-Spinazzola . — 86 —	1 + 690	37 + 095	35,405	Monte Altino - Canne - Canosa di Puglia	2 + 478	36 + 973	lieve
	41 + 344	62 + 199	20,855	Minervino Murge - Acquatetta.	42 + 064	61 + 137	lieve
Bari-Taranto . . . . — 87 —	0 + 604	2 + 078	1,474	—	0 + 885	2 + 061	lieve
	3 + 500	5 + 313	1,813	—	3 + 893	5 + 168	lieve
	61 + 934	82 + 704	20,770	S. Basilio Mottola - Castellaneta	62 + 582	81 + 125	lieve
	92 + 556	109 + 411	16,855	Palagiano Mottola - Massafra	93 + 085	109 + 022	lieve
	109 + 411	110 + 520	1,109	—	—	—	grave
Taranto-Brindisi . — 88 —	0 + 000	1 + 054	1,054	Taranto.	0 + 430		lieve
	1 + 054	19 + 175	18,121	Nasisi - Monteiasi Montemesola - Grottaglie . .	1 + 367	19 + 161	grave
	23 + 867	62 + 739	38,872	Francavilla Fontana - Oria - Latiano - Mesagne . .	24 + 040	61 + 155	lieve
	62 + 739	65 + 905	3,166	—	62 + 749	65 + 078	grave
Taranto-Circum Mare Piccolo:							
tronco: Nasisi-Buffoluto. — 89 —	0 + 476	1 + 915	1,439	—	—	—	grave
	1 + 915	5 + 093	3,178	Bivio Arsenale - Buffoluto .	—	—	lieve
tronco: Circum Mare Piccolo. — 90 —	3 + 284	18 + 449	15,165	Posto di Movimento provv. al km. 17+200.	4 + 926	16 + 849	lieve

LINEE E N. D'ORDINE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria			Classificazione delle zone di malaria
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
	0 + 000	0 + 606	0,606	Taranto.	—	—	lieve
	0 + 438	1 + 213	0,775				
	della Taranto-Reggio						
	1 + 213	141 + 819	140,606	Chiatona - Raddoppio Termitosa - Ginosa - Metaponto - S. Basilio Pisticci - Montalbano Jonico - Policoro - Nova Siri - Rocca Imperiale - Monte Giordano - Roseto Capo Spulico - Amendolara - Trebisacce - Villapiana - Torre Cerchiara - Sibari - Corigliano Calabro . .	1 + 273	140 + 775	grave
	141 + 819	159 + 702	17,883	Rossano	142 + 082	158 + 794	lieve
Taranto-Reggio . . — 91 —	159 + 702	190 + 945	31,243	**Mirto** Crosia - S. Giacomo Calopezzati - Pietrapaola - Campana - Cariati - Crucoli	160 + 198	189 + 845	grave
	191 + 438	205 + 007	13,569	Cirò.	192 + 043	204 + 842	grave
	206 + 945	301 + 633	94,688	Torre Melissa - Strongoli - Cotrone - Isola Capo Rizzuto - Cutro - San Leonardo di Cutro - Roccabernarda - Botricello - Cropani - Sellia - Simeri e Crichi — Catanzaro Marina - Squillace . . .	207 + 342	301 + 424	grave
	305 + 521	309 + 392	3,871	Montauro	305 + 558	308 + 966	grave
(Segue)	314 + 041	322 + 614	8,573	S. Sostene - S. Andrea del Jonio	314 + 726	321 + 666	grave

LINEE e N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme		LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA			Classificazione delle zone di malaria
	dal chilometro	al chilometro		STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
(Seguito) **Taranto-Reggio** . . . — 91 —	322 + 614	365 + 704	43,090	Badolato - S. Caterina del Jonio - Guardavalle - Monasterace Stilo - Riace . Caulonia - Roccella Jonica.	323 + 023	365 + 436	lieve
	372 + 997	376 + 093	3,096	—	373 + 899	375 + 474	lieve
	377 + 628	404 + 767	27,139	S. Ilario del Jonio - Ardore - Bovalino - Bianconovo - La Verda.	378 + 273	402 + 658	lieve
	404 + 767	418 + 167	13,400	Brancaleone - Capo Spartivento	404 + 992	415 + 663	grave
	418 + 167	450 + 221	32,054	Palizzi - Bova - Condofuri - Melito di Porto Salvo - Saline di Reggio. . . .	418 + 459	449 + 397	lieve
	469 + 022	471 + 960	2,938	—	469 + 305	471 + 543	lieve
	0 + 408	1 + 112	0,704	—	0 + 421		lieve
	1 + 112	35 + 219	34,107	S. Nicola Varco - Albanella - Capaccio Roccadaspide - Pesto - Ogliastro Cilento - Agropoli	1 + 426	34 + 903	grave
	40 + 079	42 + 101	2,022	Rutino	40 + 194	42 + 098	lieve
Battipaglia-Reggio . — 92 —	44 + 764	62 + 400	17,636	Omignano - Castelnuovo Vallo - Casal. Velino - Ascea	44 + 936	62 + 376	lieve
	74 + 372	75 + 611	1,239	S. Mauro La Bruca. . . .	74 + 922		lieve
	79 + 145	98 + 610	19,465	Centola - Celle Bulgheria Roccagloriosa - Torre Orsaia - Policastro del Golfo	79 + 194	97 + 918	lieve
(Segue)	121 + 175	123 + 159	1,984	—	121 + 524	122 + 636	lieve

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme dal chilometro	al chilometro	LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	alla	Classificazione delle zone di malaria
(Seguito)	126 + 078	197 + 355	71,277	Praia d'Aieta Tortora - S. Nicola Arcella - Scalea - Verbicaro Orsomarso - Grisolia Cipollina - Cirella Maierà - Diamante - Belvedere Marittimo - Capo Bonifati - Cetraro - Acquappesa - Guardia Piemontese - Fuscaldo . . .	126 + 134	196 + 989	grave
	197 + 355	225 + 213	27,858	Paola - S. Lucido Marina - Fiumefreddo Bruzio - Longobardi - Belmonte Calabro	198 + 079	224 + 553	lieve
Battipaglia-Reggio — 92 —	225 + 213	279 + 642	54,429	Amantea - Serra Aiello - Nocera Tirinese - Falerna - S. Eufemia Marina - S. Eufemia Biforcazione - S. Pietro a Maida Maida - Curinga - Francavilla Angitola	225 + 572	279 + 055	grave
	284 + 443	298 + 544	14,101	Monteleone Porto S. Venere - Briatico.	284 + 839	297 + 722	lieve
	315 + 582	318 + 582	3,000	Ricadi	315 + 900	317 + 699	lieve
	320 + 623	321 + 421	0,798	—	321 + 263		lieve
	321 + 326	326 + 499	2,173	Ioppolo	324 + 669	326 + 290	lieve
	333 + 275	353 + 082	19,807	Rosarno - Gioia Tauro . .	333 + 413	353 + 071	lieve
S. Eufemia-Catanzaro Marina. — 93 —	0 + 460	0 + 781	0,321	—	—	—	grave
	0 + 781	27 + 284	26,503	Sambiase - Nicastro - Feroleto Antico - Marcellinara	1 + 372	26 + 952	lieve
	27 + 987	46 + 075	18,088	Settingiano - Corace - Catanzaro Sala - S. Maria di Catanzaro	28 + 939	45 + 545	lieve

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme dal chilometro	al chilometro	LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	alla	Classificazione delle zone di malaria
Sibari-Cosenza . . . — 94 —	0 + 241	68 + 705	68,464	Cassano al Jonio - Spezzano Albanese - Tarsia - San Marco Roggiano - Mongrassano Cervicati - Torano Lattarico - Acri Bisignano - Montalto Rose - Castiglione Cosentino - Cosenza.	0 + 981	68 + 443	grave
Paola-Cosenza . . . — 95 —	2 + 743	10 + 674	7,931	S. Lucido - Falconara Albanese	3 + 131	10 + 638	lieve
	22 + 892	27 + 896	5,004	Rende	22 + 950	27 + 726	grave
Palermo-Palermo Porto. — 96 —	0 + 900	1 + 837	0,937	—	1 + 390		lieve
Palermo - Termini Imerese - Rocca Palumba - Porto Empedocle. — 97 —	0 + 897	6 + 482	5,585	Favara	1 + 385	5 + 772	lieve
	9 + 550	11 + 123	1,573	Ficarazzi	10 + 617		lieve
	17 + 849	22 + 044	4,195	Casteldaccia - Altavilla Milicia	18 + 134	21 + 452	lieve
	28 + 374	30 + 617	2,243	—	28 + 696	29 + 805	lieve
	38 + 783	70 + 334	31,551	Fiumetorto - Cerda - Sciara - Causo - Montemaggiore Belsito - Roccapalumba Alia	39 + 439	68 + 980	grave
	70 + 334	83 + 836	13,502	Lercara bassa	70 + 559	82 + 237	lieve
	83 + 836	122 + 935	39,099	Castronovo di Sicilia - Cammarata - Spina - Acquaviva Casteltermini - Sutera - Campofranco - Comitini.	84 + 337	122 + 514	grave
	124 + 499	126 + 496	1,997	Aragona Caldare	124 + 917	125 + 700	grave
	136 + 055	142 + 478	6,423	—	136 + 175	140 + 166	grave
	142 + 478	143 + 867	1,389	Porto Empedocle	142 + 651	143 + 485	lieve

LINEE E N. D'ORDINE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria			Classificazione delle zone di malaria
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Termini Im.-S. Agata di Militello-Messina. — 98 —	43 + 085	60 + 319	17,234	Buonfornello - Campofelice - Lascari	44 + 047	59 + 867	grave
	60 + 319	67 + 101	6,782	Cefalù	60 + 616	67 + 078	lieve
	67 + 866	68 + 516	0,650	—	67 + 959	68 + 394	lieve
	70 + 571	71 + 515	0,944	—	70 + 809		lieve
	74 + 901	75 + 103	0,202	—	74 + 970		lieve
	81 + 560	105 + 732	24,172	Pollina - Tusa - S. Stefano di Camastra	82 + 136	105 + 545	lieve
	105 + 732	152 + 164	46,432	Caronia - S. Fratello Acquedolci - S. Agata di Militello - S. Marco d'Alunzio Torrenova - Zappulla - Naso Capo d'Orlando - Brolo Ficarra - Piraino S. Angelo	106 + 016	151 + 328	grave
	161 + 921	179 + 778	17,857	Patti - Oliveri Tindari - Falcone - Castroreale Novara Furnari	165 + 654	179 + 418	grave
	179 + 778	183 + 267	3,489	Castroreale Bagni	180 + 144	182 + 025	lieve
	190 + 332	202 + 672	12,340	Milazzo - S. Filippo Archi - S. Lucia	191 + 240	202 + 015	lieve
	205 + 646	209 + 561	3,915	Venetico Spadafora - S. Martino	205 + 754	209 + 107	lieve
Roccapalumba - S. Caterina Xirbi-Bicocca-Catania-Messina — 99 —	69 + 410	105 + 822	36,412	Marcatobianco - Valledolmo - Vallelunga - Villalba - Marianopoli	69 + 658	105 + 680	grave
	112 + 300	146 + 370	34,070	Mimiani S. Cataldo - Santa Caterina Xirbi - Imera - Villarosa	112 + 605	146 + 235	grave
(Segue)	160 + 294	237 + 307	77,103	Leonforte - Assoro - Raddusa Agira - Saraceni - Sparagogna - Catenanuova Centuripe - Muglia - Sferro - Gerbini - Portiere Stella - Simeto - Motta S. Anastasia - S. Martino Piana - Bicocca	160 + 413	237 + 277	grave

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme		LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA			Classificazione delle zone di malaria
	dal chilometro	al chilometro		STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Seguito) Roccapalumba-S. Caterina Xirbi-Bicocca-Catania-Messina — 99 —	250 + 196	253 + 565	3,369	—	250 + 243	252 + 857	lieve
	275 + 010	276 + 491	1,481	—	275 + 020		lieve
	278 + 458	285 + 445	6,987	Fiumefreddo Sicilia - Calatabiano - Alcantara . .	278 + 853	285 + 232	lieve
Bicocca-Valsavoia-Siracusa. — 100 —	233 + 430	304 + 375	70,945	Passomartino - Valsavoia - Lentini - Agnone di Siracusa - Agnone Bagni - Brucoli - Augusta - Megara Iblea - Priolo Melilli.	235 + 006	303 + 616	grave
	311 + 259	312 + 473	1,214	Siracusa	311 + 826		grave
Siracusa-Siracusa Porto — 101 —	312 + 473	313 + 774	1,301	Siracusa Porto	313 + 077		grave
Siracusa-Licata: tronco: Siracusa-Spaccaforno. — 102 —	312 + 473	321 + 871	9,398	S. Teresa Longarini . . .	313 + 133	319 + 844	grave
	326 + 364	332 + 128	5,764	Cassibile	326 + 666	331 + 608	grave
	340 + 915	345 + 229	4.314	Noto	341 + 735	343 + 674	grave
	351 + 289	365 + 515	14,226	S. Paolo - Rosolini - Spaccaforno	351 + 760	364 + 656	grave
tronco: Licata-Spaccaforno. — 103 —	200 + 103	255 + 600	55,497	Falconara - Butera - Terranova di Sicilia - Dirillo - Biscari	200 + 536	254 + 682	grave
	255 + 600	260 + 679	5,079	—	256 + 069	260 + 247	lieve
	272 + 575	273 + 978	1,403	Comiso	272 + 808		lieve
	313 + 057	322 + 803	9,746	Ragusa Inferiore	313 + 800	322 + 050	lieve
	325 + 548	336 + 082	10,534	Modica - Scicli	325 + 839	335 + 617	grave
	340 + 790	343 + 233	2,443	—	341 + 070	341 + 931	grave
(*Segue*)	343 + 844	345 + 680	1,786	—	344 + 085	345 + 275	grave

LINEE E N. DORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme dal chilometro	al chilometro	LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA STAZIONI E FERMATE	Case cantoniere dalla	alla	Classificazione delle zone di malaria
(*Seguito*)							
tronco: Licata-Spaccaforno. — 103 —	351 + 113	354 + 784	3,671	—	351 + 657	354 + 225	grave
	359 + 062	359 + 767	0,705	—	359 + 474		grave
	363 + 512	364 + 139	0,627	Spaccaforno	363 + 537		grave
S. Caterina Xirbi - Canicattì. — 104 —	126 + 011	127 + 796	1,785	—	126 + 550	127 + 390	grave
	132 + 450	152 + 158	19,708	S. Cataldo - Pipetaro - Serradifalco	132 + 743	150 + 803	lieve
Aragona C.-Canicattì-Licata. — 105 —	169 + 326	188 + 059	18,733	Campobello Ravanusa - Favarotta	169 + 954	187 + 728	lieve
	188 + 446	193 + 163	4,717	S. Oliva	188 + 692	192 + 586	lieve
	193 + 163	201 + 246	8,083	Licata - Licata Porto . .	193 + 737	201 + 175	grave
Valsavoia - Caltagirone. — 106 —	248 + 913	249 + 588	0,675	—	249 + 092		grave
	249 + 588	264 + 140	14,552	Leone - Scordia	250 + 592	263 + 504	lieve
	281 + 557	282 + 682	1,125	Mineo	281 + 834	282 + 467	lieve
	285 + 161	286 + 887	1,726	—	285 + 692		lieve
	298 + 459	301 + 131	2,672	—	298 + 459	300 + 626	lieve
	303 + 337	313 + 302	9,965	—	303 + 879	313 + 028	lieve
Palermo-Trapani . . — 107 —	15 + 471	17 + 584	2,113	Capaci	16 + 014	17 + 573	lieve
	32 + 864	33 + 302	0,438	Cinisi Terrasini	33 + 263		grave
	39 + 407	107 + 143	67,736	Lo Zucco Montelepre - Partinico - Trappeto - Balestrate - Castellamare del Golfo - Segesta - Alcamo Calatafimi - Gibellina Gallitello - S. Ninfa Salemi	40 + 018	106 + 895	grave
	120 + 216	137 + 384	17,168	Campobello di Mazzara - S. Nicola di Mazzara. .	120 + 238	135 + 169	grave
	138 + 520	148 + 658	10,138	—	139 + 090	147 + 227	grave
	148 + 658	157 + 543	8,885	Petrosino - Terrenove. . . .	149 + 853	157 + 061	lieve
	160 + 652	187 + 019	26,367	Spagnuola - Ragattisi - Marausa - Paceco . . .	161 + 072	185 + 445	lieve

LINEE E N. D'ORDINE	PROGRESSIVE chilometriche estreme: dal chilometro	al chilometro	LUNGHEZZA dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA: STAZIONI E FERMATE	Case coloniche: dalla	alla	Classificazione delle zone di malaria
Roma-Albano . . . . — 108 —	1 + 348	14 + 198	12,850	Capannelle	1 + 883	13 + 882	lieve
Albano-Cecchina-Nettuno. — 109 —	1 + 180	6 + 287	5,107	Cecchina	2 + 067	5 + 960	lieve
	6 + 287	32 + 307	26,020	Carroceto	7 + 046	32 + 293	grave
Roma-Trastevere-Viterbo. — 110 —	3 + 674	42 + 074	38,400	Roma S. Pietro - S. Onofrio - Storta Formello - Cesano - Anguillara - Crocicchie - Vigna di Valle	4 + 061	41 + 614	lieve
	45 + 353	46 + 864	1,511	—	45 + 489	46 + 632	lieve
	53 + 345	63 + 522	10,177	Oriolo Romano - Bassano di Sutri - Capranica . .	53 + 353	63 + 064	lieve
Capranica-Ronciglione. — 111 —	0 + 000	0 + 657	0,657	—	0 + 278		lieve

Località situate fuori della sede ferroviaria.

Pisciotta . . . . . . Impianto per la pompatura dell'acqua per il rifornitore di Licata . . . . . in malaria lieve
— 112 —

Modione . . . . . . Impianto per la pompatura dell'acqua per il rifornitore di Castelvetrano . . in malaria lieve
— 113 —

ELENCO ALFABETICO

delle stazioni, fermate, ecc., comprese nelle zone di malaria.

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N. d'ordine della linea	STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N. d'ordine della linea
A			Amendola	lieve	78
			Amendolara	grave	91
Abbiategrasso	lieve	12	Amola	lieve	36
Acquanegra Cremonese	»	17	Amorosi	grave	73
Acquappesa	grave	92	Anagni	lieve	58
Acquatetta	lieve	86	Anguillara	»	110
Acquaviva Casteltermini	grave	97	Apice S. Arcangelo	grave	73
Acri Bisignano	»	94	Apricena	»	65
Adria	lieve	33	Aquilonia	»	69
Agnone Bagni	grave	100	Aragona Caldare	»	97
Agnone di Siracusa	»	100	Ardenno Masino	lieve	21
Agropoli	»	92	Ardore	»	91
Alanno	lieve	54	Argenta	»	37
Albanella	grave	92	Ariano di Puglia	»	73
Albano di Lucania	»	74	Arpi	»	65
Albegna	»	47	Arsenale (bivio)	»	89
Alberese	»	47	Arsoli	»	55
Albonese	lieve	8	Artena Valmontone	»	60
Albuzzano	»	25	Ascea	»	92
Alcamo Calatafimi	grave	107	Ascoli Satriano	grave	76
Alcantara	lieve	99	Asigliano	lieve	4
Alezio	»	84	Assoro	grave	99
Alfonsine	»	37	Atena	lieve	75
Altavilla Irpina	»	68	Atri Mutignano	»	64
Altavilla Milicia	»	97	Attigliano	»	50
Alviano	»	50			
Amantea	grave	92			

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea
Augusta	grave	100
Avigliano	lieve	76
B		
Badolato	lieve	91
Bagni	»	55
Balestrate	grave	107
Balvano Ricigliano	»	74
Balzola	lieve	3
Balzola Martinetta	»	4
Baragiano	grave	74
Baricetta	lieve	83
Bari Porto	»	82
Barletta	»	65
Barletta Porto	»	81
Baschi	»	50
Bassano di Sutri	»	110
Bassano in Teverina	»	50
Battaglia	»	32
Battipaglia	»	74
Belgioioso	»	25
Bella Muro	grave	74
Bellante Ripattone	lieve	63
Belmonte Calabro	»	92
Belvedere Marittimo	grave	92
Benevento	lieve	73
Benevento P. Rufina	»	68
Bernalda	grave	74
Bianconovo	lieve	91
Bianzè	lieve	1
Bibbona Casale	»	47
Bicocca	grave	99
Biscari	»	102
Boiano	lieve	72
Bolgheri	»	47
Bonferraro	»	17
Borgo Lavezzaro	»	8
Borgo Vercelli	»	2
Bosco Redole (bivio)	»	71
Botricello	grave	91
Bova	lieve	91
Bovalino	»	91
Bovino	»	73
Bovolone	»	34
Brancaleone	grave	91
Briatico	lieve	92
Brindisi	grave	65
Brindisi di Montagna	»	74
Brindisi Porto	»	83
Briona	lieve	7
Brolo Ficarra	grave	98
Brondolo	»	33
Brucoli	»	100
Buccino	»	74
Buffoluto	lieve	89
Buonfornello	grave	98
Buronzo	lieve	10
Butera	grave	102

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea
C		
Caianello Vairano	lieve	58
Cairano	grave	69
Calatabiano	lieve	99
Calciano Tricarico	grave	74
Calciavacca	lieve	3
Calitri Pescopagano	grave	69
Caltignaga	lieve	8
Camatta	»	25
Cammarata	grave	97
Campana	»	91
Campiglia Marittima	lieve	47
Campobello di Mazzara	grave	107
Campobello Ravanusa	lieve	105
Campochiaro	»	72
Campofelice	grave	98
Campofranco	»	97
Campomarino	»	65
Campomaggiore Pietrapertosa	»	74
Candela	»	76
Candelaro	lieve	78
Candia Lomellina	»	1
Candida	grave	65
Canne	lieve	86
Cannole	»	65
Canosa di Puglia	»	86
Cantalupo del Sannio Macchia godena	»	72
Capalbio	grave	47
Capaccio Roccadaspide	grave	92
Capaci	lieve	107
Capannelle	»	108
Capo Bonifati	grave	92
Capo Spartivento	»	91
Capralba	lieve	16
Capranica	»	110
Capriati al Volturno	grave	57
Caravaggio	lieve	16
Cariati	grave	91
Carisio	lieve	10
Caronia	grave	98
Carovigno	»	65
Carroceto	»	109
Casacalenda Guardialfiera	lieve	70
Casalbordino	grave	65
Casalduni Ponte	lieve	73
Casale Popolo	»	4
Casaletto Vaprio	»	16
Casalpusterlengo	»	14
Casal Velino	»	92
Casino di Terra	»	43
Cassano al Jonio	grave	94
Cassano Irpino	lieve	69
Cassibile	grave	102
Cassino	lieve	58
Castagnaro	»	34
Castagneto Carducci	»	47
Casteldaccia	»	97

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea	STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea
Castel d'Agogna	lieve	1	Cava Tigozzi	lieve	17
Castel d'Ario	»	17	Ceccano	»	58
Castel d'Azzano	»	34	Cecchina	»	60 e 109
Castelfranci	»	69	Cecina	»	47
Castel Lagopesole	»	76	Cefalù	»	98
Castellalto Canzano	»	63	Ceggia	»	28
Castellammare del Golfo . . .	grave	107	Celle Bulgheria Roccagloriosa	»	92
Castellaneta	lieve	87	Cellole Fasani	grave	66
Castellaro	»	6	Centola	lieve	92
Castelleone	»	16	Ceprano	»	58
Castellina Marittima	»	47	Cerda	grave	97
Castel Madama	»	55	Cerea	lieve	34
Castelnuovo Vallo	»	92	Ceregnano	»	33
Castelvetere	»	69	Cerignola Campagna	grave	65
Castiglione Cosentino	grave	94	Cerignola Città	lieve	79
Castiglione in Teverina . . .	lieve	50	Certosa	»	23
Castronovo di Sicilia.	grave	97	Cervara di Roma	»	55
Castroreale Bagni	lieve	98	Cervaro	»	73
Castroreale Novara Furnari .	grave	98	Cervia.	»	37
Catanzaro Marina	»	91	Cesano	»	110
Catanzaro Sala	lieve	93	Cetraro	grave	92
Catenanuova Centuripe . . .	grave	99	Chianche Ceppaloni	lieve	68
Ca Tron	lieve	28	Chiaravalle Milanese	»	23
Caulonia	»	91	Chiarone	grave	47
Causo	grave	97	Chiatona	»	91
Cava Carbonara	lieve	6	Chieti	lieve	54
Cava Manara	»	24	Chieuti Serracapriola.	grave	65
Cavanella d'Adige	grave	33	Chignolo Po.	lieve	25
Cavanella Po	lieve	33			

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea
Chioggia	grave	33
Chiusi	lieve	50
Ciampino	»	58
Cineto Romano	»	55
Cinisi Terrasini	grave	107
Cirella Maierà	»	92
Ciro	»	91
Cisterna	»	61
Cisternino	lieve	65
Civita Castellana Magliano	»	50
Classe	»	37
Codogno	»	14
Colico	»	21
Colleranesco	»	63
Colonnella	»	64
Comiso	»	102
Comitini	grave	97
Condofuri	lieve	91
Conselice	»	38
Contursi	grave	74
Conza Andretta	»	69
Coppella (raddoppio)	lieve	65
Corace	»	93
Cori	grave	61
Corigliano Calabro	»	91
Corneto	»	47
Corteolona	lieve	25
Corsico	»	12
Cosenza	grave	94
Cosio Traona	lieve	21
Cotrone	grave	91
Cozzo	lieve	1
Crescentino	»	3
Crocetta	»	36
Crocicchie	»	110
Cropani	grave	91
Crucoli	»	91
Curinga	»	92
Cutro	»	91
D		
Delebio	lieve	21
Diamante	grave	92
Dirillo	»	102
Dubino	lieve	22
E		
Eboli Campagna	grave	74
F		
Falconara	grave	102
Falconara Albanese	lieve	95
Falcone	grave	98
Falerna	»	92
Fara Sabina	lieve	50
Fasano	»	65
Favara	»	97
Favarotta	»	105
Ferentino Supino	»	58

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea	STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea
Feroleto Antico	lieve	93	Galleria	lieve	59
Ferrandina Pomarico Miglionico	grave	74	Gallese	»	50
Ferrera Lomellina	lieve	6	Galliera	»	32
Ficarazzi	»	97	Gallipoli	»	84
Fiumefreddo Bruzio	»	92	Galugnano	»	65
Fiumefreddo Sicilia	»	99	Gambolò Remondò	»	5
Fiumetorto	grave	97	Garbagna	»	8
Fiumicino	»	48	Garlasco	»	5
Foggia	lieve	65	Gavorrano	»	47
Follonica	»	47	Gazzo di Bigarello	»	17
Fontanetto Po	»	3	Gerbini	grave	99
Forenza	»	76	Gibellina Gallitello	»	107
Francavilla Angitola	grave	92	Ginosa	»	91
Francavilla Fontana	lieve	88	Gioia Tauro	lieve	92
Frasso	grave	61	Giulianello Roccamassima	grave	61
Frasso Telesino Dugenta	»	73	Giuncarico	»	47
Fratta	lieve	34	Giurdignano	»	65
Frattarolo	»	78	Gonzaga Reggiolo	lieve	35
Frattocchie	»	60	Grassano Garaguso	grave	74
Frosinone Alatri Fiuggi	»	58	Gravina	»	85
Furbara	grave	47	Grisolia Cipollina	»	92
Fuscaldo	»	92	Gropello Cairoli	lieve	5
G			Grosseto	grave	47
			Grottaglie	»	88
Gaggiano	lieve	12	Guardavalle	lieve	91
Gaggio	»	28	Guardia Piemontese	grave	92
Galatina	»	84	Guardiaregia	lieve	72
Gaibanella	»	37	Guglionesi Portocannone	grave	70
Galatone	»	84			

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea
I		
Imera	grave	99
Incoronata	»	65
Ioppolo	lieve	92
Isernia	»	57
Isola della Scala	»	34-36
Isola Capo Rizzuto	grave	91
L		
Labico	lieve	58
Ladispoli	grave	49
Lama	lieve	33
Lanuvio	»	60
Lapio	»	69
Lariano	»	60
Lascari	grave	98
Latiano	lieve	88
La Verda	»	91
Lebba	grave	65
Lecce	lieve	65
Legnago	»	34
Lendinara	»	34
Lentini	grave	100
Leonforte	»	99
Leone	lieve	106
Lercara bassa	»	97
Lerino	»	15
Lesina (raddoppio)	grave	65
Licata	»	105
Licata Porto	grave	105
Lioni	lieve	69
Lison	»	28
Livorno Vercellese	»	1
Locate Triulzi	»	23
Lomello	»	6
Longobardi	»	92
Loreo	grave	33
Lo Zucco Montelepre	»	107
Lucera	lieve	77
Lunghezza	»	55
Luogosano S. Mango sul Calore	»	69
M		
Maccarese	grave	47
Magliana	»	47
Maiorisi	»	66
Mandela	lieve	55
Manfredonia	»	78
Manoppello	»	54
Mantova	»	35
Marano	»	15
Marausa	»	107
Marcatobianco	grave	99
Marcellinara	lieve	93
Margherita di Savoia	»	80
Marianopoli	grave	99
Massafra	lieve	87
Mede	»	6

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea	STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea
Megara Iblea	grave	100	Monte Antico	lieve	45
Melegnano	lieve	14	Montecalvo Buonalbergo	grave	73
Melito di Porto Salvo	»	91	Montecelio S. Angelo	lieve	55
Melzo	»	15	Montecompatri Colonna	»	58
Meolo	»	28	Montecorvino	»	74
Mergozzo	»	11	Montefalcione	»	69
Mesagne	»	88	Monte Giordano	grave	91
Mestre	»	15	Monteiasi Montemesola	»	88
Metaponto	grave	91	Monteleone P. S. Venere	lieve	92
Mezzano	lieve	37	Montella	»	69
Milazzo	»	98	Montemaggiore Belsito	grave	97
Mimiani S. Cataldo	grave	99	Montemarano	lieve	69
Mineo	lieve	106	Montemiletto	»	69
Minervino Murge	»	86	Montenero Petacciato	grave	65
Miradolo	»	25	Montepescali	«	47
Mirto Crosia	grave	91	Monteprandone	lieve	62
Modica	»	102	Monteroduni Macchia	»	57
Modione	lieve	113	Monterotondo	»	50
Mola di Bari	»	65	Montesano	»	75
Monasterace Stilo	»	91	Montesanto	»	37
Mongrassano Cervicati	grave	94	Montesilvano	»	64
Monopoli	lieve	65	Monteverde	grave	69
Montaguto Panni	»	73	Monticchio	grave	69
Montalbano Jonico	grave	91	Morano sul Po	lieve	3
Montalto di Castro	»	47	Morcone	»	71
Montalto Rose	»	94	Morolo	»	58
Montauro	»	91	Morra Irpino	grave	69
Monte Altino	lieve	86	Mortara	lieve	8
Monte Amiata	»	45	Mosciano S. Angelo	»	63

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea
Motta S. Anastasia	grave	99
Motta S. Damiano	lieve	25
Motteggiana	»	35
Mozzecane	»	35
Muglia	grave	99
N		
Nardò Centrale	lieve	84
Narni Amelia	»	52
Nasisi	grave	88
Naso Capo d'Orlando	»	98
Nepezzano	lieve	63
Nera Montoro	»	52
Nicastro	»	93
Nicorvo	»	5
Nocera Tirinese	grave	92
Nogara	lieve	17-36
Noicattaro	»	65
Norma Ninfa	grave	61
Notaresco	lieve	63
Noto	grave	102
Nova Siri	grave	91
Novate Mezzola	lieve	22
O		
Ofantino	grave	65
Ogliastro Cilento	»	92
Olcenengo	lieve	1
Olevano	»	8

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea
Oliveri Tindari	grave	98
Omignano	lieve	92
Orbetello	grave	47
Ordona	»	76
Oria	lieve	88
Orio Litta	»	25
Oriolo Romano	»	110
Orsara di Puglia	»	73
Ortanova	grave	65
Orte	lieve	50
Orvieto	»	50
Ospedaletto Lodigiano	»	25
Ostiense	»	47
Ostiglia	»	36
Ostuni	»	65
Otranto	grave	65
P		
Paceco	lieve	107
Paduli	»	73
Paganico Grossetano	»	45
Palagiano Mottola	»	87
Palazzolo Vercellese	»	3
Palazzo S. Gervasio Montemilone	grave	85
Palestro	lieve	5
Palidano	»	35
Palidoro	grave	47
Palizzi	lieve	91
Palo	grave	47

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea	STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea
Palombara Marcellina	lieve	55	Pipetaro	lieve	104
Paola	»	92	Piraino S. Angelo	grave	98
Parona Lomellina	»	13	Pisciolo	»	69
Partinico	grave	107	Pisciotta	lieve	112
Passomartino	»	100	Pisticci	grave	74
Paternopoli	lieve	69	Pizzighettone	lieve	17
Patti	grave	98	Pofi Castro	»	58
Pavia	lieve	23	Poggio all'Agnello	»	44
Pavia P. Garibaldi	»	25	Poggio Imperiale	grave	65
Paviole	«	32	Poggio Mirteto	lieve	50
Pavona	»	60	Poggiorsini Gravina	»	85
Pellegrina	»	36	Polesella	»	32
Pellegrini	»	77	Policastro del Golfo	»	92
Persano	grave	74	Policoro	grave	91
Pertengo	lieve	4	Polla	lieve	75
Pescara	»	65	Pollina	»	98
Pescolamazza	»	71	Ponte Albanito (raddoppio)	»	73
Pesto	grave	92	Ponte Galera	grave	47
Petrosino	lieve	107	Ponte Ginori	lieve	43
Pettoranello	»	56	Pontelagoscuro	»	32
Pianerottolo d'Ariano	»	73	Ponte S. Cono	grave	74
Piedimonte S. Germano	»	58	Ponzana	lieve	2
Pietra Elcina	»	71	Portiere Stella	grave	99
Pietrapaola	grave	91	Porto	»	48
Pieve Albignola	lieve	6	Porto d'Ascoli	lieve	64
Pioltello Limito	»	15	Porto Empedocle	»	97
Piombino	»	44	Portogruaro	»	28
Piona	»	20	Portomaggiore	»	37
Piperno	grave	61	Portonaccio	»	50

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea	STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea
Portovecchio di Piombino . .	lieve	44	Roccella Jonica	lieve	91
Potenza Inferiore	grave	74	Rocchetta S. Antonio	grave	76
Praia d'Ajeta Tortora	»	92	Rogolo	lieve	21
Prata Pratola	lieve	68	Roma S. Pietro	»	110
Presenzano	grave	57	Roncanova di Gazzo Veronese	»	36
Priolo Melilli	»	100	Rosarno	»	92
R			Roseto Capo Spulico	grave	91
Raddusa Agira	grave	99	Rosolina	»	33
Ragattisi	lieve	107	Rosolini	»	102
Ragusa Inferiore	»	102	Rossano	lieve	91
Rapolla Lavello	grave	85	Roverbella	»	35
Rapone Ruvo	»	69	Roviano	»	55
Rende	»	96	Rutino	»	92
Riace	lieve	91	**S**		
Ricadi	»	92			
Rignano Garganico	»	65	S. Agata di Militello	grave	98
Riofreddo	»	55	S. Agata sul Santerno	lieve	38
Ripabottoni S. Elia	»	70	S. Agapito Longano	»	57
Ripalta	grave	65	S. Andrea del Jonio	grave	91
Riparbella	lieve	43	S. Angelo Cinigiano	lieve	45
Rispescia	grave	47	S. Angelo dei Lombardi . . .	»	69
Rive	lieve	4	S. Angelo in Grotte	»	72
Roasenda	»	10	S Anna di Chioggia.	grave	33
Robbio	»	5	S. Antonino di Saluggia . . .	lieve	1
Roccabernarda	grave	91	S. Antonio Mantovano	»	35
Rocca Imperiale.	»	91	S. Apollinare con Selva . . .	»	33
Roccapalumba Alia	»	97	S. Basilio Mottola	»	87
Rocca Ravindola	lieve	57	S. Basilio Pisticci	grave	91
Roccastrada.	»	45	S. Bernardino	lieve	7

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.º d'ordine della linea
S. Biagio	lieve	37
S. Cataldo	»	104
S. Caterina al Jonio	»	91
S. Caterina Xirbi	grave	99
Santi Cosma e Damiano Castelforte	»	66
S. Cristina e Bissone	lieve	25
S. Donà di Piave	»	28
S. Donato di Lecce	»	65
S. Eufemia Biforcazione	grave	92
S. Eufemia Marina	»	92
S. Filippo Archi	lieve	98
S. Fratello Acquedolci	grave	98
S. Germano Vercellese	lieve	1
S. Giacomo Calopezzati	grave	91
S. Giuliano del Sannio	lieve	71
S. Ilario del Jonio	»	91
S. Leonardo di Cutro	grave	91
S. Lorenzo Maggiore	»	73
S. Lucia	lieve	98
S. Lucido	»	92
S. Lucido Marina	»	92
S. Marco d'Alunzio Torrenova	grave	98
S. Marco Roggiano	»	94
S. Maria di Catanzaro	lieve	93
S. Maria Maddalena	»	32
S. Marinella	grave	47
S. Martino	lieve	98
S. Martino in Pensilis	»	70
S. Martino Piana	grave	99
S. Massimo	lieve	72
S. Mauro la Bruca	»	92
S. Michele del Quarto	»	28
S. Nicola Arcella	grave	92
S. Nicola di Mazzara	»	107
S. Nicola di Melfi	»	85
S. Nicola Varco	»	92
S. Ninfa Salemi	»	107
S. Oliva	lieve	105
S. Onofrio	»	110
S. Paolo	grave	102
S. Pietro a Maida Maida	»	92
S. Pietro Avellana	lieve	56
S. Pietro Berbenno	»	21
S. Pietro Vernotico	»	65
S. Polo dei Cavalieri	»	55
S. Polo Matese	»	72
S. Salvo	grave	65
S. Severa	»	47
S. Severo	lieve	65
S. Silvestro	»	3
S. Sostene	grave	91
S. Stefano al Corno	lieve	14
S. Stefano di Camastra	»	98
S. Stino di Livenza	»	28
S. Teresa Longarini	grave	102
S. Vincenzo	lieve	47
S. Vito dei Normanni	grave	65
S. Vito Lanciano	lieve	65

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea	STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea
Sairano	lieve	6	Serradifalco	lieve	104
Salandra Grottole	grave	74	Sesto Campano	grave	57
Saline di Reggio	lieve	91	Settebagni	lieve	50
Saline di Volterra	»	43	Settingiano	»	93
Salone	»	55	Sezze Romano	grave	61
Saluggia	»	1	Sferro	»	99
Sambiase	»	93	Sgurgola	lieve	58
Samolaco	»	22	Sibari	grave	91
Sannazzaro	»	6	Simeto	»	99
Sannicola	»	84	Simmeri e Crichi	»	91
Santhià	»	1	Sipicciano	lieve	51
Saraceni	grave	99	Siracusa	grave	100
Sartirana	lieve	8	Siracusa Porto	»	101
Sassano Tegiano	»	75	Solopaca	»	73
Savignano Greci	»	73	Soleto	lieve	84
Savio	»	37	Sonnino	grave	61
Scalea	grave	92	Spaccaforno	»	102 e 103
Scarlino	lieve	47	Spagnuola	lieve	107
Sciara	grave	97	Sparagogna	grave	99
Scicli	»	102	Spezzano Albanese	»	94
Scordia	lieve	106	Spina	»	97
Secugnago	»	14	Squillace	»	91
Segesta	grave	107	Squinzano	lieve	65
Segni Paliano	lieve	58	Sternatia	»	65
Sellia	grave	91	Sticciano	»	45
Sepino	lieve	71	Stimigliano	»	50
Sermoneta Bassiano	grave	61	Stornara (raddoppio)	grave	65
Serra Aiello	»	92	Storto Formello	lieve	110
Serranova	grave	65	Strongoli	grave	91

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea
Surbo	lieve	65
Sutera	grave	97
Suzzara	lieve	35
T		
Talamone	grave	47
Taranto	lieve	88-91
Tarsia	grave	94
Taurasi	lieve	69
Tavazzano	»	14
Tavernolo	grave	73
Telese Cerreto	»	73
Teramo	lieve	63
Termitosa (raddoppio)	grave	91
Termoli	lieve	65
Terracina	grave	61
Terranova di Sicilia	»	102
Terranova Monferrato	lieve	1
Terrasa	»	1
Terrenove	»	107
Tiera	»	76
Tivoli	»	55
Torano Lattarico	grave	94
Tora Presenzano	lieve	58
Torino di Sangro	grave	65
Torrazza di Verolengo	lieve	1
Torreberetti	»	8
Torre Cerchiara	grave	91
Torre Melissa	»	91

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea
Torre Orsaia	lieve	92
Tortorella	»	78
Tortoreto Nereto	»	64
Tortoreto Spiaggia	»	64
Trappeto	grave	107
Trebisacce	»	91
Trecate	lieve	2
Trecella	»	15
Trepuzzi	»	65
Trezzano sul Naviglio	»	12
Trinitapoli	grave	65
Trino Vercellese	lieve	3
Triolo (raddoppio)	»	65
Trivigno	grave	74
Troia Castelluccio Sauri	lieve	73
Tromello	»	5
Tronzano	»	1
Tufo	»	68
Tusa	»	98
Tuturano	grave	65
U		
Ururi Rotello	lieve	70
V		
Vaccarella	lieve	77
Vada	»	47
Vaglio di Basilicata	grave	74

STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea	STAZIONI, FERMATE, ecc.	Zona di malaria	N.° d'ordine della linea
Valle	lieve	8	Vignale Riotorto.	lieve	47
Valledolmo	grave	99	Vignate	»	15
Vallelunga	»	99	Villabartolomea	»	34
Valmontone	lieve	58	Villalba	grave	99
Valsavoia	grave	100	Villamaggiore	lieve	23
Vasto	»	65	Villanova d'Ardenghi	»	5
Venafro	»	57	Villapiana	grave	91
Venetico Spadafora	lieve	98	Villarosa	»	99
Venosa	grave	85	Villetta Malagnino	lieve	17
Verbicaro Orsomarso.	»	92	Vinzaglio Torrione.	»	5
Verolengo	lieve	3	Vitulano.	»	73
Vespolate	»	8			
Vicovaro	»	55	**Z**		
Vidalengo	»	15			
Vigasio	»	34	Zappulla	grave	98
Vigevano	»	13	Zeme	lieve	1
Vigna di Valle	»	110	Zinasco	»	6
Vignale	»	7 e 9	Zollino	»	65

Allegato **B** *all'Ordine generale N. 4–1918.*

Indennità di malaria al personale dei treni

(Art. 91 D. C. A.).

Compartimento	Deposito o Stazione	Indennità giornaliera di malaria per i				
		Controllori viaggianti	Conduttori capi	Conduttori principali	Conduttori	Frenatori
Torino	Casale Monferrato	0.15	0.12	..	0.10	0.08
	Milano Centrale	0.08	..	..	..	..
	Mortara	0.40	..	..	..	..
	Novara	0.06	0.06	0.05	0.05	0.05
	Romagnano Sesia	0.07	..	..	..	..
	Torino Porta Nuova	—	—	0.05	—	0.05
Milano	Arona	—	0.06	0.05	0.05	—
	Colico	0.40	..	..	..	..
	Cremona	0.09	0.08	0.06	0.06	0.06
	Lecco	—	0.05	0.05	—	0.05
	Milano Centrale	0.05	—	—	—	0.05
	Milano Lambrate	..	0.05	..	..	—
	Milano Porta Romana	..	0.07	0.05	..	0.05
	Milano Sempione	..	0.08	..	0.07	0.05
	Pavia	0.40	0.40	0.30	0.30	0.30
	Piacenza	0.12	..	..	..	..
	Piadena	0.06	..	..	..	..
	Voghera	—	—	..	.	0.06
Venezia	Venezia S. L.	—	—	—	—	0.05
	Verona Porta Vescovo	—	0.05	0.05	0.05	—
Genova	Genova P. P.	—	0.06	—	0.05	..
Bologna	Bologna	—	0.05	0.05	—	—
	Ferrara	..	0.21	0.08	0.10	0.10
	Mantova	..	0.40	0.30	0.30	0.30
	Modena	0.09	..	..	..	..

Compartimento	Deposito o Stazione	Indennità giornaliera di malaria per i				
		Controllori viaggianti	Conduttori capi	Conduttori principali	Conduttori	Frenatori
Segue **Bologna**	**Padova**	0.05	..	..	..	..
	Piacenza	..	—	..	—	0.05
	Ravenna	0.05	..	..	..	..
	Rovigo	0.08	0.18	..	0.15	0.10
	Verona Porta Vescovo	0.20	..	..	..	..
Firenze	**Arezzo**	0.05	—	..	—	—
	Grosseto	1.20	1.20	..	0.80	0.80
	Livorno Centrale	0.15	0.11	—	0.08	0.15
	Pisa Centrale	0.05	0.11	0.09	0.09	0.05
	Siena	—	0.11	0.10	0.05	0.05
Ancona	**Ancona**	—	0.05	0.05	0.05	—
	Castellammare Adriatico	0.12	0.13	0.13	0.10	0.10
	Termoli	..	0.50	..	0.36	0.36
	Foggia	0.60	..	..	..	..
Roma	**Avezzano**	0.12	0.06	..	—	0.05
	Cassino	0.40	0.40	—	0.30	0.30
	Civitavecchia	0.58	..	..	..	..
	Grosseto	1.20	..	..	..	..
	Isernia	0.40	..	..	..	0.30
	Orte	..	0.40	..	0.30	0.30
	Orvieto	0.40	..	..	..	..
	Roma Termini	0.30	0.35	0.15	0.15	0.35
	Roma S. Lorenzo	..	0.15	..	..	0.14
	Sulmona	..	0.12	0.07	0.07	0.06
	Terni	0.12	..	..	..	..
	Velletri	0.65	..	..	..	..
	Castellammare Adriatico	0.08	..	..	..	..

Compartimento	Deposito o Stazione	Indennità giornaliera di malaria per i				
		Controllori viaggianti	Conduttori capi	Conduttori principali	Conduttori	Frenatori
Napoli	Avellino	0.50	0.24	0.24	0.18	0.10
	Benevento	0.52	0.40	0.30	0.30	0.32
	Campobasso	0.15	0.18	..	0.12	0.10
	Capua	0.07	..	..	..	..
	Caserta	..	0.09	0.16	—	0.12
	Eboli	1.20	..	..	..	..
	Napoli	—	0.12	0.14	0.12	0.05
	Salerno	0.06	0.30	0.15	0.15	0.18
Bari	Bari	0.30	0.30	0.26	0.22	0.20
	Barletta	0.40	..	..	..	..
	Brindisi	1.20	1.20	0.80	0.80	0.80
	Foggia	0.65	0.55	0.44	0.40	0.46
	Gioia del Colle	0.05	0.30	0.20	0.17	0.20
	Lecce	0.50	0.60	0.45	0.45	0.45
	Potenza Basilicata	1.20	..	..	..	..
	Taranto	0.72	0.78	0.60	0.55	0.55
Reggio C.	Bagnara	0.05	..	..	..	..
	Cosenza	1.20	1.20	0.80	0.80	0.80
	Cotrone	1.20	..	0.80	..	..
	Nicastro	0.82	..	..	..	..
	Paola	0.60	0.60	..	0.45	0.45
	Reggio Calabria	0.06	0.35	0.22	0.22	0.30
	Roccella Jonica	0.45	0.75	0.56	0.56	0.50
	Sapri	0.36	0.35	0.23	0.23	0.30
	Trebisacce	1.20	..	..	..	..
Palermo	Aragona Caldare	..	..	0.80	..	..
	Caltanissetta	0.40	0.45	0.30	0.22	0.22

Compartimento	Deposito o Stazione	Indennità giornaliera di malaria per i				
		Controllori viaggianti	Conduttori capi	Conduttori principali	Conduttori	Frenatori
Segue **Palermo** . .	**Castelvetrano**	0.33	..	—	..	—
	Catania	0.30	0.25	0.20	0.15	0.20
	Giardini T.	0.05	..	..	..	..
	Licata	..	1.20	..	0.80	0.80
	Messina	0.15	0.25	0.16	0.16	0.16
	Modica	1.20	1.20	0.80	0.80	0.80
	Palermo Centrale	0.20	0.32	0.23	0.23	0.23
	Porto Empedocle	0.55	0.60	0.33	0.33	0.45
	Sant'Agata di M.	..	1.20	—	0.80	0.80
	Siracusa	1.20	1.20	0.80	0.80	0.80
	Trapani	0.25	..	..	..	..

Allegato C all' Ordine generale N. 4-1918

Indennità di malaria al personale di macchina

(Art. 91 D. C. A.).

COMPARTIMENTO	DEPOSITO	Indennità giornaliera di malaria per i			
		Macchinisti di tren a vapore	Fuochisti	Macchinisti di treni elettrici	Assistenti ai treni elettrici
Torino . . .	Alessandria	0.06	0.05	..	..
	Casale	0.06	0.05	..	..
Milano . . .	Milano S.	0.05	0.05	..	..
	Arona.	0.07	0.05	..	..
	Voghera.	0.05	0.05	..	..
	Pavia	0.40	0.30	..	..
	Cremona	0.07	0.05	..	..
	Lecco.	—	—	0.09	0.07
Venezia . .	Mestre	0.40	0.30	..	..
Genova. . .	. . . .	..	..	..	..
Bologna . .	Mantova	0.40	0.30	..	..
Firenze. . .	Firenze S. M. N.. . . .	0.07	0.05	..	..
	Siena	0.17	0.12	..	..
	Pisa	0.30	0.22	..	..
	Livorno	0.22	0.16	..	..
Ancona . .	Castellamm. Adriatico	0.25	0.18	..	..

COMPARTIMENTO	DEPOSITO	INDENNITÀ GIORNALIERA DI MALARIA PER I			
		Macchinisti di treni a vapore	Fuochisti	Macchinisti di treni elettrici	Assistenti di treni elettrici
Roma . . .	Roma S. Lorenzo . .	0.22	0.16	..	..
	Civitavecchia	0.50	0.35	..	..
	Tivoli	0.40	0.30	..	..
	Velletri	0.50	0.35	..	..
	Sulmona.	0.08	0.06	..	..
Napoli . . .	Napoli	0.09	0.07	..	..
	Salerno	0.33	0.22	..	..
	Avellino.	0.30	0.20	..	..
	Benevento.	0.40	0.30	..	..
	Campobasso.	0.24	0.18	..	..
Bari	Bari.	0.28	0.20	..	..
	Foggia	0.65	0.45	..	..
	Barletta.	0.55	0.40	..	..
	Brindisi.	1.20	0.80	..	..
	Lecce	0.50	0.35	..	..
	Taranto.	1.05	0.70	..	..
Reggio. . .	Reggio C.	0.48	0.32	..	..
	Paola	0.60	0.40	..	..
	Catanzaro	1.20	0.80	..	..
	Potenza.	1.20	0.80	..	..
Palermo . .	Palermo.	0.46	0.32	..	..
	Castelvetrano	0.30	0.20	..	..
	Caltanissetta	0.51	0.34	..	..
	Licata.	1.20	0.80	..	..
	Catania	0.48	0.32	..	..
	Messina	0.07	0.05	..	..

Allegato **D** *all'Ordine generale N. 4-1918.*

Trattamento da farsi in applicazione dell'art. 94 D. C. A. per l'anno solare 1918.

GRADI O QUALIFICHE	CATEGORIA		ZONA DI MALARIA		Trattamento spettante
	vecchia	nuova	vecchia	nuova	
Agenti del grado 12° e di grado gerarchicamente superiore, (esclusi quelli del grado 12° appresso indicati).	A	A	1ª	grave	vecchio (1)
			2ª o 3ª	grave	nuovo
			1ª o 2ª	lieve	vecchio
			3ª	lieve	nuovo
Agenti del grado 12° (Uscieri capi – Sorveglianti di 2ª classe – Capi squadra operai – Capi verificatori – Deviatori capi - Manovratori capi - Commessi di 2ª classe – Macchinisti – Conduttori capi – Scritturali di 1ª classe).	B	A	1ª 2ª o 3ª	grave	nuovo
			1ª o 2ª	lieve	vecchio
			3ª	lieve	nuovo
Agenti del grado 13° (Sottocapi squadra operai - Uscieri di 1ª classe – Capi squadra accenditori e manovali – Conduttori principali – Custodi capi d'officina – Assistenti di stazione di 1ª cl.).	B	B	1ª	grave	vecchio (1)
			2ª o 3ª	grave	nuovo
Agenti del grado 14° (Capi squadra deviatori – Capi squadra manovratori – Assistenti di stazione di 2ª classe – Capi squadra – Capi squadra manovali – (*provenienti da Capi squadra manovali d'officina*) Conduttori – Capi squadra cantonieri).			1ª o 2ª	lieve	vecchio
			3ª	lieve	nuovo
Agenti del grado 13° e di grado gerarchicamente inferiore (esclusi quelli dei gradi 13° e 14° sopra indicati).	C	B	1ª 2ª o 3ª	grave	nuovo
			1ª o 2ª	lieve	vecchio
			3ª	lieve	nuovo
Agenti di qualsiasi grado . .	A B o C	A o B	1ª 2ª o 3ª	—	vecchio
			—	grave o lieve	nuovo

(1) Salvo che l'agente abbia 3 o più persone di famiglia nelle condizioni di cui al secondo comma dell'art. 89, nel qual caso spetta il *nuovo* trattamento.

Ordine di servizio N. 52. (C.).

Facilitazioni pei viaggi degli orfani di guerra.

Per effetto del decreto Luogotenenziale 7 marzo 1918, n. 440, è concesso, fino a tutto il quinto anno dopo la promulgazione della pace, il trasporto gratuito, in terza classe, sulle ferrovie e sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato, dei minorenni e degli interdetti per infermità di mente, rimasti orfani a causa della presente guerra, i quali, a cura dei comitati provinciali istituiti dall'art. 9 della legge 18 luglio 1917 n. 1143, debbano essere trasferiti da un luogo ad un altro.

Eguale facilitazione è estesa alle persone che accompagnano i minorenni e gli interdetti di cui sopra, compreso il viaggio di ritorno, limitatamente ad una sola persona per ogni orfano o gruppo di orfani viaggianti insieme e diretti ad una stessa località.

Per l'applicazione delle facilitazioni di cui trattasi, dovranno essere presentate alle stazioni di partenza speciali richieste, modulo *A* e *B*, stampate in carta color rosa, conformi ai modelli allegati al presente ordine di servizio. Le richieste mod. *A* valgono pei viaggi individuali o collettivi degli orfani, quelle mod. *B* pei viaggi di andata o di ritorno delle persone di accompagnamento.

Le richieste devono essere rilasciate esclusivamente dai Comitati provinciali di protezione ed assistenza degli orfani di guerra. Prima di procedere al rilascio dei biglietti le stazioni avranno cura di accertare che le richieste siano completate in ogni loro parte; che su quelle mod. *A* sia indicata l'età degli orfani e che quelle mod. *B* valevoli pel viaggio di ritorno non siano scadute di validità, la quale è di un mese a partire dal giorno del viaggio di andata risultante dal bollo della stazione iniziale del viaggio medesimo.

Contro ritiro della competente sezione della richiesta, le stazioni rilasceranno un biglietto mod. C^{I}-201 senza riscossione di prezzo, (e perciò staccato dalla matrice lungo la linea dei zero)

valevole per la terza classe, per la destinazione, la via e il quantitativo di posti indicati nella richiesta stessa, gli estremi della quale (numero progressivo e del fascicolo) dovranno esser riportati sul biglietto. In entrambe le sezioni della richiesta dovrà essere riportata l'indicazione della serie e del numero del biglietto emesso, convalidandola con l'apposizione del bollo a data. Detto bollo dovrà, inoltre, essere apposto dalle stazioni dalle quali si iniziano i viaggi di andata, anche nell'apposito spazio esistente sulle richieste mod. *B*, relative ai viaggi di ritorno, le quali non sarebbero poi valevoli per ottenere i biglietti pei viaggi di ritorno se mancanti del bollo stesso.

Per quanto riguarda l'utilizzazione dei biglietti avvertesi:

a) i viaggi sono ammessi con tutti i treni che portano la terza classe, esclusi i direttissimi;

b) è consentito l'uso delle vie facoltative e delle deviazioni ammese pei viaggi a tariffa differenziale *A*;

c) sono ammesse le fermate intermedie nei limiti e con le norme stabilite dall'allegato 7 delle tariffe e condizioni pei trasporti;

d) non sono ammessi passaggi in classe superiore;

e) nessuna facilitazione è concessa pel trasporto del bagaglio;

f) nei viaggi di andata le persone di accompagnamento devono prender posto nel medesimo scompartimento in cui viaggiano gli orfani affidati alla loro custodia.

In quanto non è diversamente disposto dal presente ordine di servizio, valgono le disposizioni generali comuni a tutte le concessioni speciali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 52-1918.*

Mod. A

Protezione ed assistenza degli orfani di guerra

Viaggi dei minorenni e degli interdetti per infermità di mente orfani di guerra (Decreto Luogotenenziale 7 marzo 1918, n. 440).

Comitato provinciale di........

Richiesta N....... Fascicolo N.......

pel viaggio **gratuito** { *da* .... / *a* ....

via..........................

de.. seguent.. orfan.. in terza classe

Sig..................... *Età* ...

» .... » ...

» .... » ...

» .... » ...

» .... » ...

» .... » ...

» .... » ...

» .... » ...

» .... » ...

(1).......... *li* ....

Il Presidente del Comitato Provinciale

....

(1) **Luogo e data** del rilascio.

Mod. A

Protezione ed assistenza degli orfani di guerra

Viaggi dei minorenni e degli interdetti per infermità di mente orfani di guerra.

(Decreto Luogotenenziale 7 marzo 1918, n. 440).

Comitato provinciale di ....

Richiesta N. ...... ***Fascicolo N.*** ......

pel viaggio **gratuito** { *dalla stazione di* .... / *alla stazione di* ....

via ....

de... orfan... a tergo indicat..., in terza classe per (1) .....

....

....

(Bollo dell'Ufficio che rilascia la richiesta)

Il Presidente del Comitato provinciale

....

(2) .... *li* .... *191..*

(1) **Motivo** del viaggio.

(2) Luogo e data del rilascio.

Bollo composto della stazione

Emesso il biglietto N.......

Da trattenersi dal bigliettario della stazione di partenza.

Mod. A

Protezione ed assistenza degli orfani di guerra

Viaggi dei minorenni e degli interdetti per infermità di mente orfani di guerra.

(Decreto Luogotenenziale 7 marzo 1918, n. 440).

Comitato provinciale di ....

Richiesta N. .... ***Fascicolo N.*** ......

pel viaggio **gratuito** { *dalla stazione di* .... / *alla stazione di* ....

via ....

de... orfan... a tergo indicat..., in terza classe per (1) .....

....

....

(Bollo dell'Ufficio che rilascia la richiesta)

Il Presidente del Comitato provinciale

....

(2) .... *li* .... *191..*

(1) Motivo del viaggio.

(2) Luogo e data del rilascio.

Bollo composto della stazione

Emesso il biglietto N.......

Da restituirsi al porgitore.

Avvertenza. — Questo tagliando **deve essere conservato dai viaggiatori** per presentarlo ad ogni richiesta del personale ferroviario.

Segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N. 52-1918.*

COGNOME E NOME DEGLI ORFANI	ETÀ anni

COGNOME E NOME DEGLI ORFANI	ETÀ anni

Norme e modalità per l'uso delle richieste o per l'effettuazione dei viaggi

1. Le richieste devono essere presentate alla stazione ferroviaria della località di partenza, la quale tratterà la sezione controstante e, restituendo la presente al porgitore, gli consegnerà, senza pagamento di tasse, il biglietto di viaggio per le persone indicate sulla presente.
2. I viaggi possono essere effettuati in tutti i treni, esclusi i direttissimi.
3. È consentito l'uso delle vie facoltative ammesse pei viaggi a tariffa differenziale *A*, in quanto le medesime possano giovare alla comodità e celerità del viaggio.
4. Sono ammesse le fermate intermedie nei limiti e con le norme stabiliti dall'Allegato N. 7 alle Tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato.
5. Non sono ammessi passaggi in classe superiore.
6. La presente richiesta non dà diritto ad alcuna facilitazione pel trasporto dei bagagli.
7. In quanto non è diversamente disposto colle norme sopra riportate valgono, per l'uso delle richieste e l'effettuazione dei viaggi, le disposizioni generali comuni a tutte le concessioni speciali.

Allegato **B** *all'ordine di servizio* **N.** *52-1918.*

MOD. **B**

Protezione ed assistenza degli orfani di guerra

Viaggi dei minorenni e degli interdetti per infermità di mente orfani di guerra (Decreto Luogotenenziale 7 Marzo 1918 n. 440)

Comitato provinciale di ....

Richiesta N. ..... **Fascicolo N.** .....

Pel viaggio gratuito

di (1) ....

.... *in* .... *classe*

dalla stazione di ....

alla stazione di ....

via ....

del Sig. ....

che (2) ..... *accompagna* .....

orfan.. di cui la Richiesta

Mod. **A.** *N.* ..... *Fascicolo* ....

emessa il ....

(3) .... *li* ....

Il Presidente del Comitato provinciale

....

(1) di **andata** o di **ritorno**.
(2) ha accompagnato (se trattasi di viaggio di ritorno).
(3) Luogo e data del rilascio.

MOD. **B**

Protezione ed assistenza degli orfani di guerra

Viaggi dei minorenni e degli interdetti per infermità di mente orfani di guerra

(Decreto Luogotenenziale 7 Marzo 1918 n. 440).

Comitato provinciale di ....

Richiesta N. ...... ***Fascicolo N.*** ......

pel viaggio **gratuito** *di* (1) .... *in terza classe*

da .... *a* ....

via ....

del Sig. ....

che (2) .... *accompagna* .... *orfan.. di cui la Richiesta*

Mod. **A.** *N.* ...... *Fascicolo* ...... *emessa il* ....

(Bollo dell'Ufficio che rilascia la richiesta)

Il Presidente del Comitato provinciale

....

(3) .... *li* .... *191..*

Bollo a data della stazione iniziale del viaggio di **andata**. (Da apporsi anche sulle richieste emesse per viaggi di ritorno).	Bollo a data della stazione iniziale del viaggio di **ritorno**. (Da apporsi soltanto sulle richieste emesse per viaggi di ritorno.
Emesso il Biglietto N.	*Emesso il Biglietto N.* ......

(1) di **andata** o di **ritorno**. — (2) ha accompagnato (se trattasi di viaggio di **ritorno**).
(3) Luogo e data del rilascio.

Da trattenersi dal bigliettario della stazione di partenza.

MOD. **B**

Protezione ed assistenza degli orfani di guerra

Viaggi dei minorenni e degli interdetti per infermità di mente orfani di guerra

(Decreto Luogotenenziale 7 Marzo 1918 n. 440)

Comitato provinciale di ....

Richiesta N. ...... ***Fascicolo N.*** ......

pel viaggio **gratuito** *di* (1) .... *in terza classe*

da .... *a* ....

via ....

del Sig. ....

che (2) .... *accompagna* .... *orfan.. di cui la Richiesta*

Mod. **A.** *N.* ...... *Fascicolo* ...... *emessa il* ....

(Bollo dell'Ufficio che rilascia la richiesta)

Il Presidente del Comitato provinciale

....

(3) .... *li* .... *191..*

Bollo a data della stazione iniziale del viaggio di **andata**. (Da apporsi anche sulle richieste emesse per viaggi di ritorno).	Bollo a data della stazione iniziale del viaggio di **ritorno**. (Da apporsi soltanto sulle richieste emesse per viaggi di ritorno).
Emesso il Biglietto N.	*Emesso il Biglietto N.* ......

(1) di **andata** o di **ritorno**. — (2) ha accompagnato (se trattasi di viaggio di **ritorno**).
(3) Luogo e data del rilascio.

Da restituirsi al porgitore.

Avvertenza. — Questo tagliando **deve essere conservato dal viaggiatore** per presentarlo ad ogni richiesta del personale ferroviario.

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 52-1918.*

Norme e modalità per l'uso delle richieste e per l'effettuazione dei viaggi

1. Le richieste devono essere presentate alla stazione ferroviaria della località di partenza, la quale tratterà la sezione controstante e, restituendo la presente al portatore, gli consegnerà, senza pagamento di tasse, il biglietto di viaggio.

2. **Le richieste emesse per viaggi di ritorno** non sono valide se non portano nello apposito spazio il bollo e data della stazione iniziale del viaggio di andata.

3. **I viaggi di ritorno** devono essere iniziati entro un mese dal giorno dell'andata risultante dal bollo della stazione, di cui al punto precedente.

4. I viaggi sia di andata che di ritorno possono essere effettuati con tutti i treni, esclusi i direttissimi.

5. È consentito l'uso delle vie facoltative ammesse pei viaggi a tariffa differenziale *A*, in quanto le medesime possano giovare alla comodità e celerità del viaggio.

6. Sono ammesse le fermate intermedie nei limiti e con le norme stabilite dallo Allegato N. 7 alle Tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato.

7. Non sono ammessi passaggi in classe superiore.

8. Le persone di accompagnamento, nei viaggi di andata, devono prender posto nel medesimo scompartimento in cui viaggiano gli orfani affidati alla loro custodia.

9. La presente richiesta non dà diritto ad alcuna facilitazione pel trasporto dei bagagli.

10. In quanto non è diversamente disposto colle norme sopra riportate valgono, per l'uso delle richieste e la effettuazione dei viaggi, le disposizioni generali comuni a tutte le concessioni speciali.

Ordine di servizio N. 53. (M. C.)

Abilitazione dello scalo marittimo di Castellamare di Stabia ai trasporti a grande velocità a carro completo.

Dal giorno 1° giugno 1918 lo scalo marittimo di Castellamare di Stabia viene ammesso, in via provvisoria, ai trasporti a g. v. a carro completo per conto esclusivo dell'Autorità militare.

Ai trasporti di cui sopra sono applicabili i prezzi, le condizioni e le norme della parte II, capo VIII, dell'allegato 8 alle tariffe.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° novembre 1917), a pagina 15, si dovrà modificare come appresso la nota (4):

(4) *Pisa P. N., Torre Annunziata Porto.* Ammessa ai soli trasporti a p. v. o. ed a quelli di veicoli.

Castellamare di Stabia (Scalo Marittimo). Ammessa ai trasporti di cui sopra, nonchè, in via provvisoria, a quelli a g. v. a carro completo per conto esclusivo dell'Autorità militare.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 19, in corrispondenza di Castellamare di Stabia Scalo Marittimo, si dovrà esporre nella colonna 8 l'indicazione G (12), riportando in calce la seguente nota:

(12) In via provvisoria e limitatamente ai trasporti a carro completo per conto dell'Autorità militare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 54. (C.).

Servizio cumulativo viaggiatori e bagagli con le Ferrovie Nord Milano e Monza-Molteno — Aumenti di tariffa.

A partire dal 1° giugno 1918 devono attuarsi — pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in servizio cumulativo con le ferrovie suindicate — i seguenti aumenti di tariffa:

1° — *Ferrovie Nord Milano.*

a) *Biglietti a tariffa ordinaria ed a tariffa ridotta.*

Sono soppresse le sopratasse fisse indicate al capo 1° punto a) dell'ordine di servizio n. 55-1917 ed in loro vece si deve riscuotere, in aggiunta alle quote spettanti alle ferrovie Nord Milano, una sopratassa del 50% pei biglietti di 1ª e 2ª classe, e del 30% per quelli di 3ª classe, con arrotondamento ai cinque centesimi superiori e con un minimo di centesimi dieci.

Tali sopratasse sono da esigersi:

pei biglietti a destinazione fissa di corsa semplice e di doppia corsa, secondo le istruzioni che il controllo viaggiatori di Firenze impartirà direttamente alle stazioni ed agenzie interessate;

pei biglietti in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, in aumento ai prezzi indicati nell'allegato n. 6 all'ordine di servizio n. 86-1916. Per il computo dell'aumento potrà servire la tabella in uso per il servizio interno della rete dello stato.

b) *Bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria e bagagli a tariffa ridotta.*

L'aumento del 10% di cui al capo II punto a) dell'ordine di servizio n. 184-1916, è portato al 50%, con arrotondamento ai cinque centesimi superiori, ed è esteso alle tasse minime.

Tale aumento del 50% deve riscuotersi:

per i bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria in rela-

zione alle istruzioni che il controllo viaggiatori di Firenze impartirà direttamente alle stazioni interessate;

per i bagagli a tariffa ridotta, in più dei prezzi indicati nell'allegato n. 6 all'ordine di servizio n. 86-1916. Le relative tasse minime restano così stabilite:

L. 1, pei bagagli delle famiglie dei militari;
» 1, pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
» 0,90 pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

2° — *Ferrovia Monza-Molteno.*

Biglietti a tariffa ridotta. — Sono da aumentarsi del 10% le quote spettanti a questa ferrovia, di cui l'allegato n. 2 all'ordine di servizio n. 63-1917.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 55. (P.).

Norme per l'interpretazione e per l'applicazione dell'art. 152 delle "Disposizioni sulle competenze accessorie ,,.

Art. 1.

L'art. 152 delle « Disposizioni sulle competenze accessorie » è applicabile a quei premi mensili e giornalieri stabiliti dalle Disposizioni medesime, i quali hanno carattere fisso e riguardano funzioni continue e normali del servizio. Esso non è applicabile ai premi occasionali, che si danno per ogni singolo atto dal cui compimento emerga di volta in volta titolo al premio.

Art. 2.

I premi, soggetti all'applicazione dell'art. 152 suddetto, non sono ridotti o soppressi per gli agenti puniti con la censura per qualsiasi mancanza e per quelli puniti con multa di qualunque entità in seguito a mancanze non relative al servizio per il quale il premio è istituito.

Art. 3.

I premi di cui sopra, *quando si tratti di mancanze relative al servizio per cui sono istituiti*, devono essere soppressi:

a) per due giorni agli agenti puniti con multa pari ad una giornata di paga;

b) per nove giorni, aumentati di tanti periodi di tre giorni quanti sono i giorni di sospensione inflitta, agli agenti puniti con la sospensione dal servizio e dalla retribuzione;

c) per un anno agli agenti puniti con la retrocessione dal grado.

Art. 4.

Per casi *di indisciplina, di ubbriachezza e di altre consimili mancanze d'indole generale* i premi sono soppressi:

a) per tanti giorni, quanti sono i giorni di sospensione inflitta, agli agenti puniti con la sospensione dal servizio e dalla retribuzione;

b) per sei mesi agli agenti puniti con la retrocessione dal grado.

Art. 5.

Agli effetti delle soppressioni di cui agli articoli 3 e 4, i premi mensili e semestrali sono ragguagliati a giornata in base rispettivamente ad un trentesimo ed un centottantesimo dell'importo rispettivo.

Art. 6.

Nei casi di sospensione, la privazione del premio alla quale l'agente viene assoggettato in forza delle presenti norme, è indipendente dalla perdita del premio che l'agente subisce durante l'assenza dal servizio, per effetto della sospensione inflittagli, a tenore dell'art. 150 delle disposizioni sulle competenze accessorie.

Art. 7.

La privazione del premio è ammessa solo in quanto l'agente, dopo la mancanza, conservi o riprenda titolo ai premi suddetti.

L'ammontare del premio di cui l'agente viene privato deve corrispondere a tante quote giornaliere di premio quanti sono i giorni per i quali, a norma dei precedenti punti 3 e 4, la privazione è stata decisa.

Le quote giornaliere sono pari a quella del premio che l'agente fruiva all'atto della mancanza se, dopo di questa, egli ha conservato titolo al premio stesso; in caso diverso le quote giornaliere corrispondenti al periodo di privazione del premio sono pari al premio primitivo, se il nuovo premio è maggiore, sono pari al nuovo premio se questo è minore del precedente.

L'importo già percepito di un premio per il quale è poi decisa la privazione può essere scontato, ratealmente se ne è il caso, sulle altre competenze spettanti all'agente.

Art. 8.

La privazione del premio sarà notificata all'interessato contemporaneamente alla punizione a lui inflitta.

Nella misura e secondo le norme sopraindicate, essa sarà senz'altro applicata dagli uffici dai quali gli agenti puniti dipendono.

Nei casi però in cui si ritenesse opportuno, per circostanze o considerazioni speciali, di applicare la privazione del premio per periodi minori di quelli stabiliti dai punti precedenti, se ne farà di volta in volta motivata proposta al Capo Servizio.

Art. 9.

In base alle presenti norme è regolata la corresponsione dei premi seguenti previsti dalle « Disposizioni sulle competenze accessorie »:

a) Premi mensili ai capi personale viaggiante (art. 135);

b) Premio per maneggio di denaro e tassazione delle spedizioni (art. 165);

c) Premio per dichiarazioni doganali (art. 166);

d) Premi per servizio delle manovre (art. 168);

e) Premi per servizio agli apparati centrali (art. 170);

f) Premi per servizio ai deviatoi delle stazioni e delle linee (art. 171);

g) Premio per servizio a posti di blocco (art. 182);

h) Premi stabiliti in applicazione degli articoli 204 e 205, a meno che le speciali disposizioni che li riguardano non provvedano altrimenti o i premi non siano tali, per il genere loro, che, a norma del precedente art. 1, le riduzioni o la soppressione non abbiano ragione di essere.

Dalle norme stesse è regolata anche la corresponsione dei premi e compensi al personale dei magazzini, dei depositi combustibili, delle agenzie marittime e delle fabbriche mattonelle di cui al Capo IX delle « Disposizioni » suddette.

Per la corresponsione invece degli altri premi previsti dal Capo X delle « Disposizioni » medesime saranno date disposizioni a parte.

Disposizioni transitorie.

Art. 10.

Le disposizioni di cui sopra hanno vigore dal 1° giugno 1917, salvo per quanto riguarda le soppressioni o riduzioni dei premi decise in relazione alle punizioni inflitte dopo la data stessa e già comunicate agli interessati, le quali restano invariate.

È abrogato l'Ordine di servizio n. 355-1908.

Ordine di servizio N. 56. (P.).

Norme per la liquidazione dei premi di regolarità di servizio.

Art. 1.

Le presenti norme si applicano alla liquidazione dei seguenti premi previsti dal Capo X delle « Disposizioni sulle competenze accessorie » :

a) Premio di regolarità di movimento (art. 160);
b) Premio di regolarità al personale delle gestioni (art. 163);
c) Premio di regolarità al personale dei telegrafi (art. 164);
d) Premi per dirigenza delle manovre (art. 169);
e) Premi per dirigenza servizio dei deviatoi (art. 172).

Art. 2.

I premi di cui ai paragrafi *a*), *b*), *c*) dell'articolo precedente sono liquidati mensilmente in quote equivalenti alla dodicesima parte dell'importo annuo assegnato a ciascun agente.

I premi di cui ai successivi paragrafi *d*), *e*) sono liquidati trimestralmente in quote equivalenti alla quarta parte dell'importo annuo assegnato a ciascun agente.

Art. 3.

I premi sono ridotti di una quota giornaliera (pari alla 360ª parte dell'importo annuo) per ogni giornata di completa assenza dal servizio dovuta a qualsiasi causa, eccettuata quella del cambio turno, od in cui l'agente eventualmente utilizzato per esigenze di servizio in mansioni diverse dalle proprie, abbia titolo a premio di maggior entità.

Art. 4.

Per le *irregolarità o mancanze relative ai servizi pei quali i premi sono concessi* (compresi, per i dirigenti di movimento, i ritardi ingiustificati nella corsa dei treni) i premi stessi sono ridotti di:

a) 3 quote giornaliere, per ogni multa pari ad una giornata di stipendio o paga;

b) 12 quote giornaliere per ogni giornata di sospensione dal servizio e dalla retribuzione;

c) 3 a 12 quote giornaliere quando l'agente si rende responsabile direttamente od indirettamente di abituali irregolarità nell'esplicazione del servizio.

Art. 5.

L'agente viene privato dell'intero premio annuale quando, *per mancanze di qualsiasi genere,* gli sia inflitta una punizione superiore alla sospensione dal servizio o dalla retribuzione per 30 giorni.

Art. 6.

In ciascun anno solare le detrazioni non devono superare l'ammontare totale del premio rispettivo.

Le detrazioni dei premi dipendenti da punizioni inflitte saranno notificate agli interessati contemporaneamente alle punizioni.

Le detrazioni medesime, quando siano nella misura e secondo le norme fissate dal presente Ordine di servizio, saranno senz'altro eseguite alla fine di ogni mese o trimestre, a seconda del caso, dagli uffici dai quali dipendono gli agenti puniti.

Nei casi di sospensione dal servizio, inflitta per mancanze inerenti al servizio cui gli agenti sono preposti, e nei quali si ritenesse opportuno, per speciali considerazioni, di applicare detrazioni minori di quelle sopra stabilite, le Divisioni Compartimentali ne faranno di volta in volta motivata proposta al Servizio Movimento.

Art. 7.

Nei casi di servizio effettivamente preordinato ed eseguito in via normale per una parte sola della giornata nelle funzioni di dirigenza di movimento, si corrisponderà, in relazione al disposto del 4° alinea dell'art. 160:

a) l'intero premio, quando la prestazione ha luogo per almeno mezza giornata di lavoro;

b) la metà del premio, quando la prestazione ha luogo per meno di mezza giornata di lavoro. In quest'ultimo caso le detrazioni saranno commisurate secondo le norme suesposte alla metà del premio normale.

Art. 8.

Nel caso di agenti che, durante il periodo di tempo (mese o trimestre) a cui il premio si riferisce, siano stati residenti in stazioni con premio diverso, la relativa liquidazione sarà fatta proporzionalmente alle giornate di servizio prestate in ciascuna stazione ed in relazione al premio rispettivo. Le detrazioni saranno computate in base al premio assegnato per la stazione nella quale gli agenti si trovavano a far servizio al momento della mancanza se esso è minore di quello della stazione di residenza; nel caso contrario in base a quest'ultimo premio.

Ai sotto capi che prestino saltuariamente servizio al movimento e percepiscano di conseguenza il premio dell'art. 160 soltanto nei giorni in cui vengono utilizzati in tale ramo di servizio, le detrazioni saranno fatte sulle quote mediamente liquidate nell'anno, e non sull'ammontare integrale del premio stesso.

Art. 9.

Le detrazioni per tutte le mancanze commesse nel corso di un anno solare, debbono essere fatte sul premio dell'anno stesso. La liquidazione mensile o trimestrale dei premi non sarà quindi tenuta in sospeso per il fatto che siano in corso a carico dei singoli agenti provvedimenti, i quali importino una detrazione, ma avrà corso normalmente, tenendo conto delle sole detrazioni già

deliberate per le mancanze stesse. Per le altre detrazioni relative alla stessa annata che fossero decise posteriormente alla corresponsione della quota mensile o trimestrale, le relative ritenute dovranno di volta in volta essere effettuate, o sulle quote successive, o sulle competenze ordinarie dell'agente, ed in ogni caso non oltre l'importo del premio complessivo corrisposto o da corrispondere a suo favore nell'annata alla quale le detrazioni si riferiscono.

Disposizione transitoria.

Art. 10.

Le disposizioni di cui sopra hanno vigore dal 1° giugno 1917, salvo per quanto riguarda le detrazioni ai premi già decise, in relazione alle punizioni inflitte dopo la data stessa e già comunicate agli interessati, le quali restano invariate.

È abrogato l'Ordine di servizio 354-1908.

Circolare N. 39. (M. V. C.)

Circolazione carri di proprietà privata.

La Società Italiana di trasporti *Joseph Mérat*, che ha inscritti nel nostro parco veicoli i carri-serbatoio da vino del gruppo Mv. 974.000 ha trasferita la propria sede in Genova da Piazza San Siro n. 4 a Via Sottoripa n. 7.

Conseguentemente dovrà essere modificata l'intestazione della Ditta stessa a pag. 229 230-231 dell'« Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S. ». Edizione 30 giugno 1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44, *ed ai controllori del materiale.*

Il Direttore generale
R. DE CORNE'

SENTENZE

Infortuni - Occasione del lavoro - Violazione di precetto legislativo - Rischio comune.

Non può ritenersi avvenuto in occasione di lavoro, ai sensi del Testo unico 31 gennaio 1904, n. 51, l'infortunio riportato da un agente ferroviario, mentre, terminato il servizio, tenta arbitrariamente di salire su di un treno in moto, per ritornare alla propria residenza (1).

CASSAZIONE DI TORINO — Sentenza 5-20 aprile 1918 — (*Pres. ff.* Peyrani; *Est.* Randi; *P. M.* Ragazzoni - concl. conf.) — Ferrovie Stato *ricorrenti* contro Coscia Vincenzo.

IN FATTO.

Verso le 18 del 27 marzo 1915, tornando dal suo lavoro ferroviario, insieme coi compagni, nelle adiacenze della stazione precedente di Novi Ligure, il cantoniere Vincenzo Coscia, per restituirsi più prontamente a casa sua, volle tentare di salire sul treno merci, ma cadde tra due binari trascinato dal detto treno con la velocità di quindici chilometri all'ora.

Il Coscia ne riportò incapacità temporanea totale e permanente parziale, per le quali, con citazione 11 novembre 1915, convenne l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato davanti al Tribunale di Novi Ligure, perchè venisse condannata a pagargli la indennità dovutagli per il detto infortunio. A ciò deduceva quattro capitoli di prova testimoniale.

L'Amministrazione ferroviaria eccepiva il fatto che il sinistro

(1) V. Sentenza Corte di Appello di Milano in Bollettino 1917-IV-61.

era accaduto soltanto perchè il Coscia aveva voluto salire sul treno in moto, contro le tassative disposizioni delle leggi penali e civili.

A sua volta deduceva sette capitoli di prova testimoniale.

Il Tribunale decideva in favore della tesi delle Ferrovie e ammetteva le prove.

Da codesta sentenza appellava l'attore, e la Corte di Casale, con la sentenza ora impugnata, accoglieva la tesi dell'appellante.

Ora l'Amministrazione ferroviaria ricorre a questa Corte proponendo i due seguenti mezzi di Cassazione:

1° Violazione dell'art. 7 della legge sugli infortuni del lavoro 31 gennaio 1904, n. 91, Testo unico, e dell'art. 51 del regolamento 31 ottobre 1873, e dell'art. 517, n. 3, del Codice di procedura civile.

IN DIRITTO.

La impugnata sentenza fonda l'applicabilità dell'art. 7 della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro sopra il retto principio che il diritto all'indennità non viene meno perchè la colpa della vittima sia determinata o sia concorsa a determinare l'evento sinistro.

Se non che quel giusto principio non incontra la difesa specifica ch'era stata proposta dall'Amministrazione appellata. La quale, pure annuendo alla tesi che, per la legge speciale, la colpa dell'infortunato non privi questo del diritto all'indennità, aveva sostenuto che non di ciò si trattava, bensì della influenza che potesse avere, non una semplice negligenza tecnica nell'occasione del lavoro, ma una vera esplicita disobbedienza a un precetto legislativo, la cui efficacia imperante non si poteva assolutamente reputare attenuata da tolleranza nessuna da parte delle ferrovie dello Stato: l'Amministrazione ricorrente faceva valere una sostanziale mancanza del rischio specifico e del nesso di causalità tra l'infortunio e il lavoro.

E infatti altro è una negligenza nel maneggio di un meccanismo, resa più probabile dalla stessa assuefazione al quotidiano pericolo, ovvero una inavvertenza nelle non evitabili adiacenze del

lavoro, oppure lungo la via necessaria, o concessa a recarvisi e a ritornarne; e altro è la disobbedienza a precetti (non che amministrativi) legislativi, così che non soltanto per gli agenti o inservienti ferroviari, ma per qualsiasi altra persona, sarebbe reato, il quale non deve mai restare impunito e tanto meno essere fonte di lucro legittimo.

E la legge per gli infortuni sul lavoro, intesa ad equi se non completi risarcimenti tranquillatori, non dev'essere torta a soddisfazione di chi è vittima, non del lavoro, ma della propria irriverenza a divieti manifestamente provvidi a coloro stessi contro i quali sono emanati. Nè (salvo l'esito delle prove, alla definitiva ammessione delle quali si è arrestata la causa) si dica che l'Amministrazione ricorrente consenta ad ammettere di avere di quei divieti affievolito il vigore, poichè le sue deduzioni testimoniali si chiudono col capitolo 7° del seguente tenore:

« Vero che l'Amministrazione non permise mai, ne tollerò in « nessun modo che i cantonieri si servissero dei treni per ritor- « nare in residenza dopo finito il lavoro ».

Indipendentemente da ciò (che di fronte a una legge proibitiva non potrebbe mai avere un valore assoluto) il salire sopra un treno in moto (e senza pagare il biglietto di viaggio) è atto di reità complessa in danno morale e materiale delle Ferrovie di Stato, dalle quali il Coscia dipendeva, così che quelle non possono essere tenute a risarcire il loro cantoniere per le conseguenze d'un fatto che, se compiuto da persona da loro indipendente, esse avrebbero retribuito con la denunzia penale.

Qualsiasi viaggiatore, pur munito del biglietto di viaggio, non avrebbe schivato il processo per la indebita insalizione sul treno in moto, e se n'avesse avuto lesione non avrebbe potuto ottenere risarcimento.

Perchè dunque, chi violò doveri specifici di ancor più rigorosa osservanza pretenderà profitto donde gli estranei non hanno che castigo?

Non il rischio del reato costituisce il rischio professionale che è base e norma e misura dell'assicurazione operaia, non il delinquere può costituire l'occasione del lavoro che è condizione dell'attuarsi funzionale del congegno assicurativo e del consegui-

mento dell'indennità, la quale non è destinata ai despregiatori dell'imperativo penale, nè ai viaggiatori di frodo.

Tutto ciò, con altre parole, volle dire (e ben disse) l'Amministrazione ricorrente, ma la Corte di merito nè pronunciò, nè motivò su questa specifica e autonoma difesa, indipendente dalla questione sulla influenza della colpa del danneggiato, della esclusione della quale di fronte alla legge speciale sugli infortuni non fu mai permesso di dubitare.

E però, tanto per motivi procedurali, quanto per la sostanza materiale della questione, la denunciata sentenza merita annullamento totale.

ANNO XI - N. 22

30 MAGGIO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordine di servizio e Circolari *di durata determinata*.

Per memoria).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Roma, maggio 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

LEGGE 9 *maggio* 1918, *n.* 641, *relativa alla conversione del decreto Luogotenenziale* 22 *agosto* 1915, *n.* 1335, *circa la proroga del termine assegnato alla Commissione, incaricata della compilazione del bilancio del « Fondo pensioni e sussidi » per il personale delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto Luogotenenziale 22 agosto 1915, n. 1335, col quale fu prorogato al 31 dicembre 1915 il termine assegnato dall'art. 2 della legge 23 luglio 1914, n. 742, per il compimento dei lavori della Commissione incaricata della compilazione dei bilancio tecnico della gestione « Fondo pensioni e sussidi » di cui all'art. 1 della legge 9 luglio 1908, n. 418, e della determinazione del disavanzo tecnico e di tale gestione alla data 1° luglio 1914.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del

(1) **Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 22 maggio 1918, n. 120.**

Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 9 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

R. BIANCHI — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

LEGGE 9 *maggio* 1918, *n.* 642, *per la conversione del decreto Luogotenenziale* 2 *gennaio* 1916, *n.* 21, *concernente la proroga del termine della Commissione incaricata della compilazione del bilancio del «Fondo pensioni e sussidi» per il personale delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto Luogotenenziale 2 gennaio 1916, n. 21, col quale fu ulteriormente prorogato, fino al 31 dicembre 19116, il termine assegnato dall'art. 2 della legge 23 lu-

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 22 maggio 1918, n. 120.

glio 1914, n. 742, per il compimento dei lavori della Commissione incaricata di compilare il bilancio tecnico del « Fondo pensioni e sussidi » di cui all'art. 1 della legge 9 luglio 1908, numero 418, e di determinare il disavanzo tecnico di tale gestione alla data del 1° luglio 1914.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 9 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

R. BIANCHI — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO REALE 3 *maggio* 1918, *n.* 665, *che istituisce un distintivo speciale di guerra per gli agenti delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto 21 maggio 1916, n. 641, col quale viene istituito un distintivo speciale per i militari ed assimilati che sopportano le fatiche dell'attuale guerra;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 maggio 1918, n. 123.

Sulla proposta del Nostro ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto col ministro della guerra;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È istituito un distintivo speciale destinato a valere come pubblico attestato di benemerenza degli agenti delle ferrovie dello Stato, i quali furono esposti ai rischi ed ai disagi inerenti al servizio delle linee ferroviarie più a contatto colle operazioni di guerra.

Art. 2.

Il distintivo, conforme al modello annesso al presente decreto, consiste in un nastrino di seta della lunghezza di 37 millimetri con tre fasce rosse, larghe 9 millimetri ciascuna, alternate con due fasce bianche dalla larghezza di 5 millimetri ciascuna, e deve essere portato dall'insignito sul lato sinistro del petto.

Art. 3.

Hanno diritto a fregiarsi del distintivo speciale gli agenti che, a far tempo dal 1° maggio 1916, abbiano risieduto e prestato servizio per almeno 12 mesi, dei quali almeno 6 dal 1° ottobre 1917 in poi sulle linee Peri — Ala — Schio — Vicenza — Padova — Venezia e sulle altre al nord di esse, nonchè gli agenti pure residenti su dette linee che, senza aver compiuto il detto periodo di servizio, ebbero a dare prestazioni eccezionali meritevoli di speciale considerazione.

Tale diritto potrà essere esteso agli agenti che, per lo stesso periodo di dodici mesi a decorrere dalla data che sarà determinata, abbiano risieduto o prestato servizio su altre linee che venissero in seguito eventualmente designate con decreto del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari.

Agli effetti del disposto del presente articolo saranno considerati come residenti anche gli agenti in missione continuativa per

disposizione del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il distintivo non può essere comunque portato da quegli agenti delle ferrovie dello Stato che hanno già od avranno il diritto di portare speciale distintivo per le fatiche di guerra istituito col Nostro decreto 21 maggio 1916, n. 641.

Art. 4.

Il diritto a fregiarsi del distintivo deve risultare da apposita autorizzazione del direttore generale delle ferrovie dello Stato.

I nomi degli agenti autorizzati a fregiarsi del distintivo saranno pubblicati nel bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato.

Art. 5.

Non possono ottenere il distintivo gli agenti che non abbiano dato prova di diligenza e buona condotta. Perdono il diritto di fregiarsi del distintivo coloro ai quali sia stata inflitta la revocazione o la destituzione.

Art. 6.

Contro il rifiuto dell'autorizzazione a fregiarsi del distintivo è ammesso ricorso al Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, che giudica definitivamente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato al Comando Supremo, addì 3 maggio 1918.

VITTORIO EMANUELE

R. BIANCHI — ZUPPELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

S. M. il Re con decreto 22 maggio 1918, ha accettate le dimissioni dalla carica di sottosegretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari rassegnate dall'on. marchese Giacomo Reggio, deputato al Parlamento, e con decreto del successivo giorno 23, ha nominato alla carica medesima l'on. ing. Salvatore Orlando, deputato al Parlamento.

Ordine di servizio N. 57. (P.).

Regolamento del personale.

Si porta a conoscenza che l'on. Consiglio d'amministrazione ha deliberato che, con decorrenza 1ª giugno 1918, siano applicate le disposizioni degli art. 66 (1° comma per il personale operaio) — 229 — 230 — 231 — 232 — 233 — 234 e 235 del regolamento del personale ferroviario e degli art. 153 — 155 — 156 — 157 — 158 — 159 — 160 e 161 del regolamento per il personale navigante.

Ordine di servizio n. 58. (C.).

Servizio cumulativo viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta con le ferrovie Suzzara-Ferrara e Reggio Emilia-Ciano — Aumenti di tariffa.

A partire dal 1° giugno 1918, per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli a tariffa ridotta in servizio cumulativo con le ferrovie Suzzara-Ferrara e Reggio Emilia-Ciano, sono da riscuotersi i prezzi

risultanti dagli allegati N. 1 e N. 2 al presente ordine di servizio. Questi allegati sostituiscono rispettivamente quello pubblicato con l'ordine di servizio N. 82-1917 e l'altro N. 5 compreso nell'ordine di servizio N. 72-1917. I prezzi relativi alla ferrovia Reggio Emilia-Ciano comprendono anche la sopratassa di centesimi cinque di cui il punto I dell'ordine di servizio N. 150-1917.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

Allegato n. 1 all'ordine di servizio N. 58-1918.

Ferrovia Suzzara-Ferrara

Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Suzzara-Ferrara pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la Rete dello Stato	distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Suzzara	Poggio Rusco	35	4.50	3.20	2.10	1.75	1.95	1.40	1.05	1.95	1.40	0.90	13.776	13.440
	Ferrara	82	10.30	7.35	4.75	3.60	4.10	3.10	2.10	4.05	3.00	2.10	32.275	31.488
Pegognaga	Suzzara	9	1.35	1.05	0.75	0.60	0.75	0.60	0.45	0.75	0.60	0.45	3.532	3.459
	Poggio Rusco	26	3.45	2.55	1.65	1.35	1.50	1.10	0.80	1.40	1.10	0.80	10.233	9.984
	Ferrara	74	9.30	7.50	4.40	3.40	3.80	2.80	1.95	3.70	2.80	1.80	29.126	28.416
San Benedetto Pò	Suzzara	16	2.20	1.65	1.05	0.85	1.05	0.80	0.60	1.05	0.80	0.60	6.297	6.149
	Poggio Rusco	19	2.60	1.80	1.15	1.05	1.15	0.85	0.70	1.10	0.85	0.70	7.478	7.296
	Ferrara	66	8.30	5.90	3.85	3.00	3.45	2.55	1.75	3.30	2.40	1.70	25.977	25.344
Quistello	Suzzara	23	3.10	2.20	1.40	1.15	1.35	1.05	0.75	1.30	1.05	0.75	9.052	8.832
	Poggio Rusco	12	1.70	1.30	0.85	0.75	0.80	0.75	0.55	0.80	0.70	0.55	4.723	4.608
	Ferrara	60	7.60	5.40	3.55	2.90	3.10	2.30	1.65	3.00	2.25	1.60	23.616	23.040

Segue *Allegato n.* **1** *all'ordine di servizio N. 58.*

STAZIONI	TRANSITI — Punti di allacciamento con la Rete dello Stato	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Schivenoglia . .	Suzzara	30	3.90	2.90	1.80	1.60	1.70	1.30	0.85	1.65	1.30	0.85	11.808	15.520
	Poggio Rusco .	5	0.85	0.75	0.55	0.45	0.55	0.55	0.40	0.55	0.55	0.40	1.968	1.920
	Ferrara	52	6.60	4.75	3.10	2.55	2.80	2.05	1.40	2.65	2.05	1.35	20.467	19.968
Poggio Rusco . .	Suzzara	35	4.50	3.20	2.10	1.75	1.95	1.40	1.05	1.95	1.40	0.90	13.776	13.440
	Ferrara	48	6.15	4.35	2.90	2.30	2.55	1.95	1.30	2.55	1.80	1.30	18.892	18.432
Magnacavallo . .	Suzzara	41	5.25	3.80	2.50	2.05	2.20	1.70	1.10	2.20	1.65	1.10	16.167	16.128
	Poggio Rusco .	7	1.10	0.85	0.60	0.55	0.70	0.55	0.45	0.60	0.55	0.40	2.755	2.688
	Ferrara	42	5.40	3.85	2.55	2.10	2.25	1.70	1.15	2.20	1.65	1.10	16.531	16.128
Sermide	Suzzara	49	6.25	4.45	2.95	2.50	2.60	1.95	1.35	2.55	1.80	1.30	19.286	18.816
	Poggio Rusco .	15	2.10	1.50	1.05	0.85	0.90	0.80	0.60	0.90	0.80	0.60	5.904	5.762
	Ferrara	33	4.15	3.10	2.05	1.70	1.80	1.35	0.90	1.75	1.35	0.90	12.988	12.672
Felonica Po . . .	Suzzara	54	6.80	4.90	3.15	2.60	2.90	2.10	1.40	2.80	2.05	1.40	21.254	20.736
	Poggio Rusco .	20	2.65	1.95	1.30	1.10	1.15	0.90	0.70	1.15	0.90	0.70	7.872	7.684
	Ferrara	28	3.70	2.65	1.75	1.40	1.65	1.15	0.85	1.50	1.15	0.80	11.020	10.752

Segue *Allegato n.* **1** *all'ordine di servizio N. 58.*

STAZIONI	TRANSITI punti di allacciamento con la rete dello Stato	distanze dai transiti km.	Tariffa differenziale B 1ª classe	Tariffa differenziale B 2ª classe	Tariffa differenziale B 3ª classe	Tariffa speciale per operai 3ª classe	TARIFFA MILITARE pei trasporti soggetti a tassa di bollo 1ª classe	2ª classe	3ª classe	TARIFFA MILITARE pei trasporti esenti da tassa di bollo 1ª classe	2ª classe	3ª classe	BAGAGLI (1) base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Stellata Ficarolo	Suzzara	60	7.60	5.40	3.55	2.90	3.10	2.30	1.65	3.—	2.25	1.60	23.616	23.040
	Poggio Rusco	26	3.45	2.55	1.65	1.35	1.50	1.10	0.80	1.40	1.10	0.80	10.233	9.984
	Ferrara	22	2.95	2.10	1.35	1.15	1.30	1.05	0.75	1.30	0.90	0.75	8.659	8.448
Bondeno	Suzzara	65	8.25	5.85	3.85	3.—	3.30	2.55	1.70	3.20	2.40	1.70	25.584	24.960
	Poggio Rusco	31	4.—	2.95	1.95	1.65	1.70	1.30	0.85	1.70	1.30	0.85	12.201	11.904
	Ferrara	18	2.40	1.75	1.15	0.90	1.10	0.85	0.70	1.10	0.85	0.70	7.084	6.912
Vigarano Pieve	Suzzara	73	9.20	6.45	4.15	3.20	3.80	2.80	1.95	3.70	2.65	1.80	28 732	28.032
	Poggio Rusco	39	4.95	3,60	2.30	1.95	2.10	1.65	1.10	2.10	1.50	1.10	15.350	14.916
	Ferrara	9	1.35	1.05	0.75	0.60	0.75	0.60	0.45	0.75	0.60	0.45	3.534	3.456
Porotto	Suzzara	77	9.60	6.85	4.50	3.45	3.90	2.95	2.05	3.85	2.90	1.95	30.307	29.548
	Poggio Rusco	43	5.50	3.90	2.60	2.10	2.25	1.70	1.15	2.25	1.70	1.15	16.924	16.512
	Ferrara	6	0.90	0.80	0.60	0.55	0.60	0.55	0.40	0.60	0.55	0.40	2.361	2.304
Ferrara	Suzzara	82	10.30	7.35	4.75	3.60	4.10	3.10	2.10	4.05	3.00	2.10	32.275	31.488
	Poggio Rusco	48	6.15	4.35	2.90	2.30	2.55	1.95	1.30	2.55	1.80	1..30	18.892	18.432

Tasse minime per spedizione per il trasporto dei bagagli
- **L. 1.20 per le concessioni speciali A e IX;**
- **» 1.— pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;**
- **» 0.95 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.**

Allegato n. 2. all'ordine di servizio N. 58-1918.

Ferrovia Reggio-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio

Prezzi da riscuotersi per il percorso della Ferrovia Reggio-Ciano d'Enza e diramazione Barco-Montecchio, pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	TRANSITI — punti di allacciamento con la rete dello Stato	Distanza in km. dai transiti	Tariffa differenziale B		Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE				BAGAGLI (1)	
						pei trasporti soggetti a tassa di bollo		pei trasporti esenti da tassa di bollo		Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilog.	
			1ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	3ª classe	1ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Bibbiano	Reggio Emilia . .	17	2.25	1.40	1.25	1.35	0.95	1.30	0.95	7.305	6.532
Cavriago	Id.	10	1.35	0.95	0.85	0.95	0.70	0.95	0.70	3.944	3.842
Ciano	Id.	26	3.25	2.10	1.75	1.85	1.30	1.85	1.30	10.255	9.989
Montecchio . . .	Id.	17	2.25	1.40	1.25	1.35	0.95	1.30	0.95	7.305	6.532
Reggio S. Stefano	Id.	3	—	—	—	0.60	0.40	0.60	0.40	1.183	1.153
S. Polo	Id.	23	2.85	1.85	1.55	1.70	1.20	1.70	1.20	9.071	8.837

Prezzo minimo per ogni biglietto individuale o collettivo: L. 1.10 pei viaggi in base alla concessione speciale B; L. 1.15 per viaggi in base alle altre concessioni speciali:

Tasse minime per i bagagli
- **L. 1.20 per le concessioni speciali A e IX;**
- **» 0.95 pei trasporti militari soggetti alla tassa di bollo;**
- **» 0.85 id. id. esenti dalla tassa di bollo,**

SENTENZE

Passaggi a livello privati - Soppressione servizio di custodia - Consegna delle chiavi agli utenti - Loro rifiuto a ritirarle - Chiusura del passaggio - Domanda di risarcimento - Improponibilità.

Il provvedimento col quale l'Amministrazione ferroviaria ingiunge agli utenti di un passaggio a livello, già custodito da apposito agente, di prendere in consegna le chiavi per servirsene sotto la loro responsabilità, rientra nelle facoltà discrezionali ed insindicabili dell'Amministrazione stessa, la quale, in caso di rifiuto degli interessati, ha il legittimo potere di vietare il passaggio (1).

Le parole «utente» e «chiave» adoperate dall'art. 10 della legge 30 giugno 1906, n. 272, non limitano l'esercizio di detta facoltà al caso in cui uno solo sia il concessionario dell'attraversamento, dovendo logicamente riferirsi anche alla ipotesi in cui gli utenti siano più, quando il passaggio abbia carattere e destinazione privati.

Trattandosi di norma di diritto pubblico, la disposizione anzidetta è applicabile anche ai passaggi costituiti ed esercitati antecedentemente alla sua emanazione.

Nella soggetta materia esula il concetto di servitù, non essendo ammissibile rispetto a beni di pubblico demanio, quali le ferrovie, mentre poi le norme per la custodia delle linee ed il transito relativo sono soggette a disciplina speciale nel pubblico interesse.

(1) Ved. sentenza denunciata della Corte di Brescia nel Boll. 1917-IV-25. Ved. anche sentenza stessa Cassazione in causa Rom..no, Boll. 1917-IV-247 ed in causa Barracco, id. 1918, pag. 39.

CASSAZIONE DI ROMA, *Sezioni Unite* — Sent. 4-27 aprile 1918 (*Pres.* Mortara; *Rel.* Coppola; *P. M.* De Feo - *c. conf.*) — Tomaselli e Imperatori *ricorrenti*, contro Ferrovie Stato.

Osserva la Corte che tutti i cinque motivi vanno insieme esaminati e giudicati dalle Sezioni Unite, essendo inscindibili pel rapporto necessario che ciascuno di essi ha con l'atto primordiale e fondamentale amministrativo della deliberazione presa dalle Ferrovie dello Stato e comunicata a Tomaselli e Imperatori, di sostituire, al già esistente ed usato sistema di aprire e chiudere i cancelli del passaggio a livello suaccennato mediante l'opera del guardiano della prossima casa cantoniera, l'altro a mezzo della chiave, di cui venne offerta la consegna agli utenti per servirsene, all'occorrenza, sotto la loro responsabilità.

Siffatta deliberazione, giusta la norma giuridica, di cui all'art. 10 legge 30 giugno 1906, n. 272, rientrava nelle facoltà discrezionali ed insindicabili dell'Amministrazione ferroviaria, la quale a causa del rifiuto degli utenti a ricevere la chiave, aveva altresì il legittimo, insindacabile potere di chiudere il passaggio, in modo fisso, salvo che costoro mutino consiglio, come è stato, in una specie simile testè giudicato dalle Sezioni Unite con sentenza 18 febbraio 1918, i cui esaurienti motivi è superfluo qui ripetere.

È infondata la tesi di cui al quinto motivo, della inapplicabilità della predetta norma giuridica al caso di più utenti.

A prescindere che in origine unico era l'utente, è ovvio (perchè in perfetta conformità del linguaggio comune e dell'ordinario sistema di espressione che usa la legge) che le parole *utente* e *chiave* in numero singolare comprendono il plurale, quando gli utenti sieno più.

Diversamente dall'intersecazione a raso di strade pubbliche o private, la legge regola (tenendo conto di differenti condizioni obbiettive) il semplice passaggio privato, il quale non cangia natura per il succedersi di frazionamenti della proprietà o del possesso del fondo cui serve ovvero per il sistema di coltivazione o per la moltiplicità dei coloni o conduttori o persone obbligate ai servizi del passaggio. Gli attuali utenti non sono che tre, i titolari del diritto di passaggio, i quali devono essi, per la re-

sponsabilità loro imposta del testo della legge, provvedere a loro cura e spese, al miglior modo di sorveglianza, custodia ed esercizio del transito per ovviare alla eventualità di pericoli in dipendenza del metodo di coltivare dei fondi e della moltiplicità dei coloni, cose estranee all'interesse pubblico ed all'Amministrazione ferroviaria, la quale non deve subirne gli effetti attraverso la pretesa di un risarcimento di danni, che non può trovar fondamento in veruna norma di diritto obbiettivo.

La genesi contrattuale di un diritto subbiettivo, come fondamento della stessa pretesa, è esclusa dalla sentenza con incensurabile interpretazione del rogito 28 aprile 1865. Come essa afferma, la Società Lombarda, a cui è successa l'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato, non assunse affatto l'obbligo di far godere il passaggio a livello a mezzo di guardiano appositamente stabilito nella vicina casa cantoniera, ovvero di *adottare un determinato sistema o provvedere (a sue spese in perpetuo non per ragioni e per proprio vantaggio, ma per riguardo al proprietario di quelle terre serventesi di quel passaggio) alla custodia del medesimo e alla manovra delle sbarre di difesa.*

Soggiunge la sentenza, che nè dal tipo annesso al contratto, con la designazione della casa cantoniera il cui guardiano ebbe la custodia del passaggio con la manovra delle sbarre fino al 1915, designazione che non ha corrispondenza o richiamo nei termini della convenzione, nè della prossimità del passaggio alla casa stessa, può desumersi il concetto di un onere contrattuale a carico della ferrovia ed a favore del privato, cui fu concesso il transito, attenendo ciò a ragioni tecniche ed a proprie soggettive necessità dell'esercizio ferroviario.

Nè il titolo di siffatto speciale diritto subbiettivo circa la modalità dell'esercizio del transito, la custodia e la relativa spesa può trovare fondamento negli articoli 208, 213, 225, 229 legge sulle opere pubbliche, 436, 438, 601, 1123 e 1127 Codice civile, male a proposito invocati nel 1° motivo.

Infatti s'invoca a torto un diritto di servitù, che non può essere costituito su beni di pubblico demanio quali sono le strade ferrate, mentre le norme per la custodia delle linee e per il relativo transito sono soggette a disciplina speciale nell'interesse pubblico.

Gli articoli 45 e 46 della legge sulla espropriazione per causa di pubblica utilità sono pure inapplicabili dato pure che non esiste un diritto subbiettivo patrimoniale.

Giusta il cap. 1° del citato articolo 46 i ricorrenti sarebbero stati privati di un utile al quale come si è detto innanzi, non avevano diritto.

Per le ragioni già dette sono eziandio estranei alle controversie gli articoli 645, 646, 602 e 603 Codice civile, menzionati nel 2° motivo.

La suaccennata inapplicabilità del concetto di servitù prediale determina eziandio quella di tutti gl'invocati relativi criteri giuridici.

La osservazione della sentenza, che fu concesso *soltanto* il diritto al transito, che rimase garantito, costituisce sufficiente motivazione circa il rigetto della conclusionale subordinata per una indennità a causa dell'onere e della responsabilità dell'apertura e chiusura del passaggio, del deprezzamento del fondo, della scemata sicurezza del transito e del cresciuto aggravio della spesa.

Nell'assoluta insussistenza di un diritto subbiettivo, che si possa pretendere leso, è vano fare appello al principio che la legge non ha effetto retroattivo.

È del pari estraneo alla specie l'articolo 438 Codice civile in relazione all'art. 29 dello statuto del Regno, di che il 3° motivo.

La suaccennata norma dell'art. 10 legge 1906 *sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate*, concerne nell'interesse pubblico, senza distinzione, tutte le ferrovie, comprese anche quelle antiche ed in origine appartenenti alle Società concessionarie.

La mancata adesione alla necessaria condizione, cui per legge è subordinato l'esercizio del transito, rese legittimo l'atto di polizia ferroviaria della chiusura dei cancelli in modo fisso, e tale atto non è soggetto al sindacato dell'autorità giudiziaria come già nella sentenza suddetta stabilirono le Sezioni Unite.

Giusta i costanti insegnamenti di questo Supremo Collegio deve essere ben nota la inapplicabilità degli articoli 2 e 4 legge sul contenzioso amministrativo, di che al 4° motivo, quando è evidentemente intuitiva l'assoluta inesistenza di un diritto subbiettivo per cui possa svolgersi l'attività della giurisdizione.

Quindi il ricorso va respinto con le conseguenze di legge.

Trasporto di cose - Merci non imballate - Rischio e pericolo dello speditore - Art. 95 e 103 delle tariffe.

A termini dell'art. 103 delle Tariffe, la Ferrovia si presume irresponsabile delle avarie delle merci spedite senza imballaggio e non è affatto necessario che in tal caso essa sia coperta dalla dichiarazione di garanzia di cui all'art. 95, non essendovi alcuna relazione tra le due distinte ipotesi fatte nei due citati articoli.

CORTE CASSAZIONE DI TORINO — Sentenza 15 marzo-1° aprile 1918 (*Pres. ff.* Peyrani; *Rel.* Cereti; *P. M.* Moreni - *c. conf.*) — Società Antonio Badoni e C. *ricorrente,* contro Ferrovie Stato.

Attesochè l'art. 95 delle Tariffe e condizioni pei trasporti, all. *D* alla legge 27 agosto 1885, n. 3048, Serie 3ª, tuttora in vigore, al 1° alinea stabilisce:

« L'Amministrazione ha diritto di rifiutare il trasporto delle « merci non convenientemente imballate come pure di quelle pre« sentate senza imballaggio, allorchè gli agenti della stazione giu« dicassero che debbono averlo, e così le merci che presentassero « tracce di deterioramento o di avaria, salvo che lo speditore eso« neri l'Amministrazione da responsabilità rilasciando all'uopo la « dichiarazione di garanzia in conformità del modello esistente « sulla richiesta di spedizione ».

Ed il susseguente art. 103:

« Le merci che si spediscono sciolte, cioè senza imballaggio, « alla rinfusa . . . . .; quelle fragili . . . . . si trasportano a « rischio e pericolo dello speditore. L'Amministrazione però ri« sponderà del danno che fosse seguito, quando sia provato che « esso fu cagionato da sua colpa ».

Assume il ricorso con questo mezzo 3° che l'art. 103 quando, in armonia al disposto degli articoli 400 e 401 del Codice di commercio, attenua, in dati casi, la responsabilità del vettore e parla

di merci sciolte, senza imballaggio che viaggiano a rischio e pericolo dello speditore, si riferisce indubbiamente a quelle accettate dalla Ferrovia a sensi dell'art. 95, cioè colla dichiarazione di garanzia dello speditore, non potendo supporsi che le Ferrovie, avendo la facoltà di esonerarsi da una responsabilità, non ne approfittino. L'art. 103, ivi si osserva, enumera anche le merci senza imballaggio fra quelle che viaggiano a rischio e pericolo dello speditore, ritenendo che per tali merci le Ferrovie, a sensi dell'art. 95 abbiano ottenuto la promessa di garanzia dallo speditore.

La Corte milanese per contro ritenne che fra la disposizione del citato art. 95 e quella del successivo art. 103 è impossibile vedere, nonchè un contrasto, neppure un collegamento.

La facoltà, secondo lei, concessa alle Ferrovie di esigere dallo speditore la dichiarazione di garanzia, quando le merci vengono caricate senza imballaggio e con segni di avaria, non contrasta alla regola che le Ferrovie possano affacciare la presunzione di irresponsabilità anche se la dichiarazione non fu reclamata.

Il non aver fatto uso di tale facoltà addosserà alle Ferrovie l'onere di provare che la merce era stata spedita senza imballaggio, o presentava segni di avaria al momento della caricazione, mentre, se esistesse la dichiara di manleva, esse sarebbero dispensate da siffatta prova; ma una volta provata la mancanza di imballaggio, la presunzione entra in moto e spiega senz'altro tutta la sua efficacia.

Di questa motivazione e della conseguente pronuncia si duole la ricorrente denunciandola come violatrice degli articoli 400 e 401 del Codice di commercio e degli articoli 95, 103 e 130 delle Tariffe e condizioni pei trasporti dianzi trascritti.

Ma la decisione è invece perfettamente corretta e conforme alla legge.

Giustamente essa avverte che fra le due disposizioni delle Tariffe, quella dell'art. 95 e quella del susseguente art. 103 non havvi alcun nesso, nè reciproco riferimento necessario.

Non essendovi alcun richiamo dall'una all'altra, è conforme alle regole di ermeneutica che esse siano al tutto separate e distinte,. che ciascuna di esse stia a sè, indipendentemente dall'altra. E ciò è eziandio conforme a ragione.

L'art. 95 attribuisce all'Amministrazione delle ferrovie una facoltà, quella di rifiutarsi al trasporto delle merci sfornite di imballaggio . . . . . a meno che lo speditore con apposito scritto non la sollevi da qualsiasi responsabilità.

Ma facoltà non è obbligo. Ond'è che quando anche detta Amministrazione non si sia valsa di quella facoltà non sarebbe ragionevole nè giusto che essa restasse esposta a dover rispondere dell'incolumità di una merce facile ad avariarsi ugualmente come di quella meno passibile od insuscettibile di avaria.

ANNO XI - N. 23

6 GIUGNO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Roma, giugno 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

COMUNICATO

Si rende noto al personale che, dalla sottoscrizione aperta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore delle famiglie bisognose dei cittadini chiamati alle armi per la guerra e della Croce Rossa, è stata prelevata, per le erogazioni relative al mese di maggio 1918, la somma di L. 108,000, di cui L. 36,000, e cioè il terzo, sono state assegnate al signor presidente del Comitato centrale dell'Associazione italiana per la Croce Rossa, previa detrazione di L. 1800 che si sono versate, in parti uguali, al Comitato Nazionale ferrovieri per gli indumenti di lana ai soldati e al Comitato per i prigionieri di guerra; e L. 72,000, corrispondenti agli altri due terzi, sono state assegnate ai signori prefetti del Regno, proporzionalmente alle popolazioni delle Provincie, perchè provvedano a distribuirle fra i singoli Comitati locali seguendo analogo criterio.

Complessivamente è stata pertanto erogata, per il periodo dal luglio 1915 al maggio 1918, la somma di L. 3,642,000.

Ordine di servizio N. 59. (M. L.).

Attivazione del binario d'incrocio prolungato, del nuovo segnalamento di protezione e di una nuova cabina per gli apparati centrali nella stazione di Monterosso della linea Genova-Spezia.

Dal giorno 11 marzo 1918 è stato attivato il nuovo binario di incrocio della stazione di Monterosso della lunghezza utile di m. 510, del quale due tratti, rispettivamente di ml. 105 e 133, nell'interno delle gallerie Fegina e Brignello.

Il nuovo binario è munito alle sue estremità di deviatoi di

sicurezza, la cui manovra è collegata con quella dei deviatoi estremi di allacciamento al binario di corsa.

L'antico binario d'incrocio di lunghezza utile di ml. 125 di fronte al F. V., pur esso munito di deviatoi di sicurezza alle sue estremità, verrà utilizzato per il servizio merci.

La 2ª linea è quella di più corretto tracciato.

Contemporaneamente al nuovo binario venne attivata una nuova cabina con apparato centrale idrodinamico, posto di blocco n. 23, in sostituzione della preesistente.

Detta cabina manovra, oltre i deviatoi interessanti i binari di corsa, anche tutti i nuovi segnali di partenza e di protezione specificati nell'allegato prospetto.

I segnali di avviso di cui ai numeri 1, 2 ed 8 sono sussidiati da sparallarmi tipo Scartazzi-Opessi posti a metri 100 dai segnali ed ai medesimi collegati.

I treni in partenza per Genova dal 3° binario dovranno rispettare il solo segnale di cui al num. 3; quelli invece in partenza dal 2° binario dovranno rispettare entrambi i segnali di cui ai numeri 4 e 5.

Dalla stessa data vennero soppressi i segnali ottici ed acustici di protezione della stazione di Monterosso in funzione fino allora.

Venne pure attivato un posto di guardia situato all'estremo lato Genova — in prossimità del deviatoio d'accesso al binario di incrocio — che con appositi interruttori completa il circuito di consenso di blocco sui segnali di partenza lato Genova.

Numero d'ordine	SEGNALE	SIGNIFICATO	Ubicazione rispetto ai treni ai quali comanda	Distanza in metri		
				Dal segnale di 1ª categ. corrispondente	Dalla punta dello scambio estremo	Dall'asse del F. V.
1	Dischetto da galleria a due luci di avviso.	Avviso del segnale di cui al numero 2. . .	a sinistra	700	—	—
2	Dischetto da galleria a due ordini di luci, il superiore a luci di 1ª categoria, l'inferiore a luci accoppiate di 1ª categoria e di avviso.	Protezione verso Genova: la luce di 1ª categoria superiore comanda gli arrivi sul 3° binario: l'inferiore quelli sul 2° binario. La luce di avviso si riferisce al semaforo di partenza per Spezia di cui al num. 6.	id.	—	354	—
3	Semaforo ad 1 ala di partenza.	Partenza per Genova dal 3° binario	a destra	—	—	434
4	Id.	Partenza per Genova dal 2° binario	a sinistra	—	—	434
5	Id.	Partenza per Genova dal 2° binario	id.	—	—	55
6	Id.	Partenza per Spezia.	id.	—	—	160
7	Semaforo a due ordini di ali: il superiore ad ali accoppiate di 1ª categoria e di avviso, l'inferiore ad un'ala di 1ª categoria.	Protezione verso Spezia: l'ala di 1ª categoria superiore comanda gli arrivi sul 2° binario; l'inferiore quelli sul 3° binario. L'ala di avviso si riferisce ai segnali di cui ai numeri 4 e 5.	id.	—	270	—
8	Dischetto da galleria a 2 luci di avviso.	Avviso del segnale di cui al numero 7. . .	a destra	664	—	—
9	Dischetto basso.	Comanda le manovre e, insieme al semaforo di cui al num. 6, le partenze del 2° binario verso Spezia.	id.	—	—	—
10	Id.	Comanda le manovre e, insieme al semaforo di cui al num. 6, le partenze dal 3° binario verso Spezia.	id.	—	—	—

Ordine di servizio N. 60. (C.).

Quote da applicarsi per i viaggi a prezzo ridotto fra Briga ed Iselle transito degli agenti delle ferrovie italiane dello Stato e delle ferrovie federali svizzere.

(Vedi ordine di servizio N. 154-1917).

In relazione agli aumenti di tariffa di recente autorizzati per i trasporti di viaggiatori sulle ferrovie federali svizzere, i prezzi indicati nella tabella allegata all'ordine di servizio n. 154-917 per i viaggi a prezzo ridotto fra Briga ed Iselle transito degli agenti delle ferrovie italiane dello Stato e delle ferrovie federali svizzere, nonchè delle persone di loro famiglia, debbono essere sostituiti dai seguenti:

	1ª classe	2ª classe	3ª classe
franchi	3.25	2.30	1.50

Per le corse d'andata e ritorno si deve calcolare il doppio dei prezzi medesimi.

Per i ragazzi dai 3 ai 7 anni i prezzi sono ridotti della metà.

Si ricorda che tutti i prezzi di cui trattasi sono da riscuotersi in franchi (oro) o coll'aggio della giornata.

Le presenti disposizioni andranno in vigore dal 15 giugno corrente.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 61. (M.).

Noleggio dei cuscini ai viaggiatori sulle linee delle ferrovie dello Stato.

Col 30 giugno corrente cessa di aver vigore la convenzione con la Ditta Antonio & Elena Barbini di Milano per il noleggio dei cuscini ai viaggiatori nelle stazioni della Rete dello Stato, ed il servizio stesso viene dal 1° luglio p. v. assunto e disimpegnato, in base a regolare convenzione, dalla Ditta Mosso & Radaelli di Torino.

La Ditta Mosso & Radaelli di Torino mantiene in Milano la sede della sua Direzione. Gli uffici ferroviari che debbono corrispondere con la Ditta in merito al servizio noleggio, così indirizzeranno le lettere: «*Impresa noleggio cuscini - Via Porta Nuova, n. 40 - Milano*».

1°. — *Noleggio dei cuscini.* — Il servizio di noleggio dei cuscini viene fatto non solo ai treni ordinari indicati nell'orario ufficiale, ma anche ai treni speciali o facoltativi per trasporti di persone e alle tradotte militari.

Il servizio stesso continua ad essere fatto nelle stazioni di:

Alessandria — Ancona — Bari — Bologna — Brescia — Brindisi — Castellammare Adriatico — Catania — Cosenza — Cremona — Firenze — Foggia — Genova — Livorno — Messina — Mestre — Milano — Napoli — Padova — Palermo — Piacenza — Reggio Calabria — Rimini — Roma — Siracusa — Spezia — Taranto — Torino — Venezia — Ventimiglia — Verona e Villa San Giovanni.

2°. — *Tariffa di noleggio e uso dei cuscini.* — Il prezzo di noleggio, da riscuotersi dai viaggiatori, rimane invariato in *lire una* per ogni cuscino e per ogni viaggio eseguito senza interruzioni, salvo quelle rese necessarie dalle coincidenze dei treni.

I viaggiatori non debbono asportare dalle stazioni i cuscini noleggiati.

Si ricorda che è fatto assoluto divieto al personale delle stazioni di trattenere cuscini dell'Impresa per usarne negli uffici, nei magazzini, nelle garette, ecc. I contravventori saranno passibili di procedimenti disciplinari.

3°. — *Condizionatura dei cuscini.* — I cuscini debbono essere confezionati e condizionati in modo da riuscire di piena soddisfazione ai viaggiatori, e mantenuti sempre in perfetto stato di pulizia.

Le federe dei cuscini che vengono noleggiati devono essere di bucato.

4°. — *Deposito dei cuscini.* — Nelle stazioni dove si effettua, a norma del precedente punto 1°, il servizio di noleggio, viene possibilmente e gratuitamente accordato alla Ditta un locale coperto od un determinato spazio in locale coperto per il deposito dei cuscini, senza però alcuna responsabilità da parte dell'Amministrazione ferroviaria per le eventuali mancanze od avarie comunque avvenute .

5°. — *Agenti incaricati del noleggio.* — Per il servizio di noleggio nelle stazioni di cui al punto 1°, la Ditta deve adibire agenti di pieno gradimento dell'Amministrazione ferroviaria.

Essi debbono vestire un'uniforme, portare nel berretto l'indicazione relativa al loro servizio, offrire i cuscini senza recare molestia o disturbo ai viaggiatori.

Gli agenti stessi hanno libero accesso, unicamente per offrire i cuscini ai viaggiatori, alle sale d'aspetto, ai marciapiedi interni delle stazioni ed agli sportelli delle vetture dei treni ed hanno facoltà di visitare, in ogni stazione, in concorso di un agente ferroviario, le vetture per ritirare i cuscini abbandonati dai viaggiatori.

Sono tenuti a consegnare immediatamente al Capo Stazione gli oggetti, nessuno escluso e qualunque ne sia il valore e lo stato, nonchè il numerario, che ritrovassero nel recinto della stazione.

6°. — *Osservanza dei regolamenti.* — La Ditta e i suoi agenti devono rispettare le disposizioni relative alla polizia, sicurezza e regolarità delle strade ferrate e tutte quelle altre che l'Amministrazione ferroviaria avesse a dare nell'interesse del servizio e della disciplina.

Nel caso che qualche agente della Ditta desse luogo a lagnanze o si rifiutasse di ottemperare alle prescrizioni dell'Amministrazione ferroviaria, il Capo Stazione può impedirgli di continuare nelle sue funzioni, dandone immediato avviso ai suoi superiori per l'invito alla Ditta a sostituirlo.

7°. — *Trasporto dei cuscini e delle federe.* — L'invio dei cuscini e delle relative federe, confezionati in sacchi o casse ed in modo da rendere facile la controlleria del contenuto, viene effettuato *in servizio* con le norme in vigore, e per l'inoltro dei cuscini isolati, abbandonati dai viaggiatori, la Ditta o suoi agenti devono rivolgersi ai Capi Stazione che ne permetteranno la consegna ai Capi Treni per il trasporto gratuito nel carro-bagagli fino alla prossima stazione di deposito.

8°. — *Pubblicità e corispondenza.* — La Ditta ha facoltà di distribuire nelle vetture dei treni dei foglietti volanti contenenti esclusivamente indicazioni relative al servizio dei cuscini, e può mandare, senza spesa, telegrammi riferentisi al servizio stesso per il tramite del Capo Stazione, che vi darà corso quando ne riconosca la necessità.

È vietato assolutamente il trasporto in franchigia della corrispondenza fra la Ditta ed i suoi agenti.

9°. — *Registrazione dei noleggi e relativo versamento.* — Gli agenti della Ditta devono tenere esatta registrazione dei singoli noleggi ,in concorso del Capo Stazione o di chi per esso.

A tale effetto i detti agenti devono anzitutto; giorno per giorno, prima di effettuare alcun noleggio, far prendere nota al Capo Stazione, o a chi per esso, della quantità dei cuscini che hanno a disposizione. Gli agenti stessi saranno poi muniti, a cura della Ditta, di apposito libretto-bollettario, sul quale dovranno registrare le singole locazioni: tale libretto-bollettario dev'essere

preventivamente esibito al Capo Stazione, o a chi per esso, perchè vi apponga su ogni foglio, debitamente numerato, il timbro della stazione.

Ogni foglio del detto libretto sarà suddiviso in tre parti: matrice e due tagliandi; uno dei tagliandi verrà consegnato al viaggiatore per ricevuta dell'importo riscosso, l'altro sarà ritirato dal Capo Stazione, o da chi per esso, il quale alla fine della giornata e dopo la partenza dell'ultimo treno prenderà nota della quantità dei tagliandi distribuiti e si farà consegnare dall'agente della Ditta l'importo relativo, che verserà integralmente alla Cassa dell'Amministrazione ferroviaria, con Mod. R. 110, fra gli *introiti estranei al traffico.*

I Capi delle stazioni, dove funziona il servizio di noleggio, dovranno assicurarsi, prima di procedere alla timbratura dei libretti-bollettari, che non contengano bollette eccedenti o numeri duplicati e dovranno sorvegliare che nei noleggi non siano rilasciate bollette senza timbro.

Si fa viva raccomandazione di facilitare il passaggio della gestione dall'una all'altra Impresa onde il servizio possa, senza soluzione di continuità,proseguire indisturbato dal 1° luglio p. v. e di sorvegliare che il servizio del noleggio cuscini proceda sempre regolarmente di conformità alle suesposte condizioni.

Col presente Ordine di Servizio rimangono annullati e sostituiti dal 1° luglio p. v., gli Ordini di Servizio nn. 75-1906, 112-1906 e 297-1910; le Circolari nn. 20-1908, 3-1909, 28-1910, 87-1912 e 20-1913; nonchè le altre disposizioni relative al servizio del noleggio dei cuscini.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 62. (C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Santhià-Biella per i trasporti viaggiatori e bagagli - Aumenti di tariffa.

In relazione al punto 79 del Bollettino commerciale n. 10-1918, si avverte che il foglio intestato « Servizio Viaggiatori e Bagagli » contenente i nuovi prezzi da riscuotere a partire dal 10 giugno 1918 per il percorso sulla ferrovia Santhià-Biella per i trasporti in servizio cumulativo di viaggiatori con biglietti a percorso facoltativo sia a tariffa ordinaria che a tariffa ridotta e per la registrazione diretta dei bagagli tanto a tariffa ordinaria che a tariffa ridotta, sostituisce ed annulla completamente i prospetti precedentemente pubblicati, per tali trasporti, nel Bollettino ufficiale.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Circolare N. 40. (C.).

Concessioni speciali IV e V.

Si pubblicano allegati alla presente gli elenchi dei Comitati e delle associazioni di beneficenza ammessi per il corrente anno al beneficio delle concessioni speciali IV e V.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato alla Circolare N. 40–1918.

Concessione speciale IV

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle ferrovie dello Stato.

Denominazione	Sede
Società Nazionale di Patronato e mutuo soccorso per le giovani operaie	**Alessandria.**
Ospizio marino di	**Ancona.**
Congregazione di Carità di	**Baricella.**
Comitato dell'Ospizio marino pei fanciulli scrofolosi poveri di	**Bozzolo.**
Congrega della Carità Apostolica di	**Brescia.**
Comune di	**Busto Arsizio.**
Comitato della Mutualità scolastica Sezione di	**Carpi.**
Congregazione di Carità di	**Castelmaggiore.**
Comitato di beneficenza per l'invio d'infermi alle cure termali e dei bagni marini	**Cento.**
Congregazione di carità di	**Chiavenna.**
Comitato pro-scrofolosi poveri di	**Codogno.**
Istituto provinciale per la cura degli scrofolosi poveri	**Como.**
Consiglio dell'Ospizio pro-scrofolosi poveri di	**Crema.**
Istituti ospitalieri di	**Cremona.**
Opera di assistenza sociale alle madri ed ai bimbi della provincia di	**Cosenza.**
Opera pia degli ospizi marini di carità pei fanciulli scrofolosi del Comune di	**Ferrara.**
Opera pia degli ospizi marini	**Firenze.**
Ospizio marino della missione medica	**Firenze.**
Congregazione di carità dell'Ospizio Salvi-Cristiani	**Firenze.**

Segue *Allegato alla Circolare N. 40–1918.*

Denominazione	Sede
Società delle signorine della Carità	Firenze.
Ospizio marino israelitico.	Firenze.
Comune di	Gallarate.
Opera pia degli Ospizi marini di	Imola.
Congregazione di carità ed Opere pie riunite di	Intra.
Comitato pro–scrofolosi poveri di	Legnano.
Opera pia lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli poveri scrofolosi	Lodi (Ospedale Maggiore).
Cassa di Risparmio di	Lucca.
Opera pia dei R.R. Ospedali ed Ospizi di	Lucca.
Comune di	Medole.
Colonie scolastiche milanesi.	Milano.
Patronato degli alunni poveri delle scuole maschili e femminili di Via Giulio Romano	Milano.
Comitato di assistenza per gli ammalati poveri e bisognosi della cura di Salsomaggiore	Milano.
Opera pia Catena per la cura di Salsomaggiore	Milano.
Colonie climatiche balneari permanenti	Milano.
Patronato delle scuole comunali maschili e femminili di via F. Casati, via A. Stoppani e via A. Tadino	Milano.
Patronato di beneficenza scolastica per alunni poveri del Rione San Gottardo.	Milano.
Patronato scolastico del Comune di.	Milano.
Società scuale preparatorie operaie femminili	Milano.
Opera pia per la cura balneare marina agli scrofolosi poveri di Milano e provincia	Milano.
Società italiana di previdenza per le operaie	Milano.
Opera pia balnearia degli scrofolosi poveri monzesi	Monza.
Patronato scolastico di	Musocco.

Segue *Allegato alla Circolare N. 40-1918.*

Denominazione	Sede
Congregazione municipale di carità	Parma.
Opera pia per le cure marine della provincia di.	Pavia.
Municipio di	Pegognaga.
Comitato dell'ospizio marino di.	Piacenza.
Cassa di risparmio di.	Piacenza.
Rifugio delle fanciulle abbandonate.	Pistoia.
Opera pia degli ospizi marini	Pistoia.
Società ospizi marini di	Porta al Borgo (Pistoia).
Opera pia pratese dell'ospizio marino di.	Prato.
Comitato reggiano per l'invio dei fanciulli scrofolosi poveri ai bagni di mare.	Reggio Emilia.
Colonie appennine e marine « Charitas »	Roma.
Comitato di beneficenza per le colonie operaie alpine e marine	Roma.
Colonia per la salute « Paolina Mauro-Fontana «	Roma.
Colonie estive marine e montane di.	Roma.
Comitato provinciale pel funzionamento della colonia marina e alpina	Rovigo.
Comune di	Roverbella.
Asilo infantile « Principe di Piemonte »	Savigliano.
Congregazione di carità presso il Comune di	Sesto Fiorentino.
Associazione popolare senese per i bambini poveri scrofolosi	Siena.
Comitato per la cura degli scrofolosi poveri presso il Municipio di	Soncino.
Congregazione di carità di	Soresina.
Congregazione di carità di	Suzzara.
Comitato torinese di beneficenza per l'invio d'indigenti alle Terme di Acqui	Torino.
Colonie alpine e marine pei fanciulli poveri	Torino.
Colonie piemontesi femminili	Torino.
Ospizio marino piemontese	Torino.

Segue *Allegato alla Circolare N. 40–1918.*

Concessione speciale V

Denominazione	Sede
Società nazionale di patronato e mutuo soccorso per le giovani operaie.	Alessandria.
Comune di	Busto Arsizio.
Opera pia degli ospizi marini di carità pei fanciulli scrofolosi del Comune di	Ferrara.
Società delle Signorine della carità	Firenze.
Opera pia delle colonie alpine genovesi	Genova.
Pio Istituto degli artigianelli Montebruno.	Genova.
Colonie scolastiche milanesi.	Milano.
Pia istituzione per la cura climatica gratuita ai fanciulli gracili.	Milano.
Società di S. Vincenzo de' Paoli. – Opere della cura climatica pei fanciulli poveri	Milano.
Società italiana di previdenza per le operaie	Milano.
Opera pia « Scuola e famiglia »	Milano.
Municipio di	Pegognaga.
Colonie appennine e marine « Charitas »	Roma.
Comitato di beneficenza per le colonie operaie alpine e marine	Roma.
Colonie per la salute « Paolina Mauro Fontana »	Roma.
Colonie estive marine e montane di.	Roma.
Comitato provinciale pel funzionamento delle colonie marine e alpine	Rovigo.
Patronato scolastico di	Sestri Ponente.
Colonie alpine e marine pei fanciulli poveri	Torino.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	*VARIAZIONI*
1ª	Delegato	**Brighenti** ing. cav. Roberto – capo divisione – Uff. Div. lavori. Ancona.	**Brighenti** ing. cav. uff. Roberto – capo divisione – Uff. Div. lavori Ancona.
1ª	Delegato	**Barberi** ing. cav. Paolo – ispettore capo – Sez. Lav. Firenze.	**Barberi** ing. cav. uff. Paolo – ispettoro capo Sez. Lavori Firenze.
1ª	Delegato	**Sometti** ing. cav. Pietro – ispettore capo – Sez. Lav. Venezia.	**Sometti** ing. cav. uff. Pietro – ispettore capo – Sez. Lav. Venezia.
1ª	Delegato suppl.	**Eynard** ing. cav. Emilio – ispettore capo – Sez. Lav. Genova B.	**Eynard** ing. cav. uff. Emilio – ispettore capo Sez. lavori Genova B.
2ª	Rapp. suppl.	**Perucatti** ing. Filippo – ispettore princ. – Dep. loc. Napoli.	**Perucatti** ing. cav. Filippo – ispettore princ. – Dep. loc. Napoli.
2ª	Delegato	**Bongioanini** ing. Amedeo – ispettore princ.– Rip. traz. Torino.	**Bongioanini** ing. cav. Amedeo – ispettore princ. – Rip. traz. Torino.
2ª	Delegato	**Trombetta** ing. Amedeo – ispettore princ. – 4º Rip. Ispez. traz. Genova.	**Trombetta** ing. cav. Amedeo – ispettore princ. – 4ª Rip. ispez. traz. Genova.
2ª	Delegato	**Ferrero** ing. Ernesto – ispettore princ.– Off. traz. Torino.	**Ferrero** ing. cav. Ernesto – ispettore princ. Off. traz. Torino.
2ª	Delegato	**Pettenati** ing. cav. Achille – ispettore princ. – Div. Lav. Milano.	**Pettenati** ing. cav. uff. Achille – ispettore princ. – Div. Lav. Milano.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate nei Bollettini	VARIAZIONI
2ª	Delegato suppl.	**Bedolini** dott. Giovanni – isp. princ. – Ragioneria comp. Milano.	**Bedolini** dott. cav. Giovanni – ispettore princ. – Ragioneria comp. Milano.
3ª	Delegato	**Boccalone** Michele – capo ufficio – Div. mov. Bari.	**Boccalone** cav. Michele – capo ufficio – Div. mov. Bari.
7ª	Delegato suppl.	**Ragni** Sebastiano – aiut. applic. – Div. mov. Bari.	**Ragni** Sebastiano – applicato – Div. mov. Bari.
10ª	Delegato	**Ronsisvalle** rag. Benedetto – capo magazz. di 1° gr. Taranto 17° Rip.	**Ronsisvalle** rag. cav. Benedetto – capo magazz. di 1° grado Taranto 17° Rip.
11ª	Delegato	**Nardinocchi** Giuseppe – aiut. applic. – Magazz. approvv. Ancona.	**Nardinocchi** Giuseppe – applicato – Magazz. approvvig. Ancona.
27ª	Delegato	**Magnico** Ermenegildo – capo staz. di 2ª cl. – Stazione Alessandria.	1-4-918 Esonerato.
31ª	Delegato	**D'Agni** Francesco – applicato – Stazione Badolato.	**D'Agni** Francesco – applicato Staz. Reggio Cal.
36ª	Delegato	**Negri** Gennaro – commesso di 2ª cl. – Staz. Napoli C.	**Negri** Gennaro – aiutante applicato – Staz. Napoli C.
39ª	Delegato suppl.	**Bisogni** Sesto – conduttore princ. – Dep. pers. viagg. Spezia.	**Bisogni** Sesto – conduttore princ. – Dep. pers. viagg. Siena.
39ª	**Delegato suppl.**	**Graziano** Luigi – conduttore princ. – Dep. pers. viagg. Ferrara.	**Graziano** Luigi condut. capo – Dep. pers. viagg. Ferrara.
40ª	Rappres. suppl.	**Lodetti** Angelo – capo tecnico princ. – Off. loc. Verona.	**Lodetti** cav. Angelo – capo tecnico princ. – Off. loc. Verona.
40ª	**Delegato suppl.**	**Carosso** Angelo – capo tecnico di 1ª cl. – Off. veic. Roma Trastevere.	**Carosso** cav. Angelo – capo tecnico di 1ª cl. – Off. veic. Roma Trastevere.
42ª	Delegato	**Fiore** Alfredo – operaio di 3ª categ. – Rip. tecnico Roma.	**Fiore** Alfredo – operaio di 2ª categ. – Rip. tecnico Roma

Il Direttore generale

R. DE CORNE'

SENTENZE

Trasporto di cose - Pelli conciate - Erronea dichiarazione - Perdita - Misura dell'indennizzo.

Ai sensi della nomenclatura allegata alle Tariffe ferroviarie, devono ritenersi comprese nella voce « pelli conciate » quelle che hanno subìto soltanto un primo trattamento di concia per renderle imputrescibili.

Le pelli colorate, che hanno subito un ulteriore trattamento, debbono essere assimilate alle pelli « scamosciate o verniciate » e comprendersi nella relativa voce della nomenclatura, all'effetto di determinare la classa di tariffa applicabile.

L'indennizzo per perdita della merce va però ragguagliato al prezzo corrente delle pelli semplicemente conciate, secondo la dichiarazione fatta dallo speditore sul documento di trasporto (1).

CORTE APPELLO DI NAPOLI — Sent. 4-16 febbraio 1918 (*Est.* Petitto) — Ditta F. Valentino contro FF. Stato.

IN DIRITTO.

Osserva che nella nomenclatura delle merci allegata alle Tariffe ferroviarie (all. *D* alla legge 227 aprile 1885, n. 3048) si trovano divise in due classi le voci tassabili pel trasporto di pelli, cioè 1ª classe scamosciate e verniciate, 3ª classe pelli conciate di ogni specie, ciò che importa, giusta l'art. 63 delle Tariffe, una differenza nel prezzo di trasporto.

Il Valentino, nel dichiarare la merce che spediva, la indicò con la denominazione di pelli conce, mentre invece una parte di

(1) Ved. Corte Appello di Milano, sent, 11-19 aprile 1912, nel Bollettino 1913-IV-47.

essa consisteva in pelli scamosciate e verniciate, come risulta dalla fattura da lui stesso esibita, e per questa parte avrebbe dovuto pagare un prezzo di trasporto maggiore. Pel 4° capoverso dell'articolo 122 delle Tariffe, quando avviene lo smarrimento della merce, gli effetti dell'assegno cessano e l'indennizzo a cui il vettore è tenuto consiste nel solo valore della merce smarrita secondo la dichiarazione fattane dal mittente nella richiesta di spedizione, e secondo il prezzo corrente della merce medesima al luogo e nel tempo dell'accettazione del trasporto (art. 143 del richiamato allegato *D* e 5 dell'all. *E* alla medesima legge).

Però avendo il Valentino fatta una falsa dichiarazione indicando per pelli anche le scamosciate e le verniciate, si rende applicabile l'art. 143 delle Tariffe secondo cui « verificandosi false dichiarazioni nelle spedizioni, le indennità in caso di perdita, avarie o ritardi rispettivamente stabiliti in questa sezione non saranno regolati che sulla base della dichiarazione fatta dallo speditore ».

È indubitato, quindi, e in ciò le parti sono d'accordo, che bisogna liquidare l'indennizzo attribuendo alle pelli scamosciate e verniciate il prezzo delle conciate di ogni specie.

Però il resto della merce spedita consisteva in pelli colorate e l'Amministrazione delle ferrovie sostiene che anche per tali pelli il Valentino fece una falsa dichiarazione perchè esse devono ritenersi incluse fra quelle della prima classe e il Valentino non può perciò pretendere di essere indennizzato del costo delle pelli colorate che è di gran lunga maggiore di quello delle semplicemente conciate, mentre l'appellante si oppone a tale diminuzione d'indennizzo sostenendo che le pelli colorate debbano ritenersi incluse nella terza classe.

Tale è la questione che è chiamata a decidere la Corte esaminando la sentenza dei primi giudici che accolsero la tesi dell'Amministrazione. Sul proposito è da notare che giusta il certificato della Regia Stazione sperimentale per l'industria delle pelli in Napoli, 26 gennaio 1917, le pelli grezze sono sottoposte da prima al trattamento della concia rendendole così imputrescibili mediante la trasformazione in cuoio e poi vengono rifinite, cioè colorate, verniciate, scamosciate e via di seguito per effetto di suc-

cessive operazioni di tintura, coloratura, verniciatura a seconda dell'uso cui debbono essere destinate.

Se quindi le pelli colorate hanno subìto non soltanto il trattamento della concia ma anche l'altro detto di rifinitura, per la colorazione, non possono essere comprese nella categoria delle pelli semplicemente conciate, e per conseguenza il Valentino aveva l'obbligo di dichiarare nel documento di trasporto la natura specifica della merce affinchè il vettore avesse potuto applicare, per la determinazione del nolo, i prezzi della corrispondente voce di nomenclatura. Vero è che in questa non sono indicate le pelli colorate, ma per l'art. 62 delle Tariffe è prescritto che, se una merce non si trova specificata nella nomenclatura o classificazione, viene assimilata a quella con la quale presenta maggiore analogia, e nel caso in esame le colorate debbono assimilarsi alle pelli camosciate e verniciate con le quali presentano i maggiori caratteri analogici, perchè tanto le une quanto le altre hanno subìto il doppio processo prima della conciatura e poi della rifinitura. D'altra parte, come risulta dallo insieme delle disposizioni della legislazione ferroviaria, si sono assegnate le merci alle varie classi delle Tariffe proporzionando il nolo al valore delle merci di maggior valore. Le pelli colorate appunto perchè hanno subìto il secondo processo di rifinitura, hanno un valore maggiore di quelle che sono state sottoposte alla sola conciatura, anzi, dalla fattura e dal certificato della Camera di commercio esibiti dal Valentino, risulta che nel marzo 1915 quasi tutte le pelli colorate avevano in media un prezzo ancora più alto di quelle camosciate e verniciate. Non è quindi possibile che le pelli colorate, sebbene di maggiore valore, fossero comprese nella voce « pelli conciate » e ascritte alla terza classe pagando un nolo minore di quello che pagano le camosciate e verniciate ascritte alla prima classe, e che ne valgono meno.

A tali argomenti convincenti, che la difesa dell'Amministrazione delle ferrovie prospetta e che la Corte ritiene esatti, il Valentino oppone che tutte sono pelli conciate, le scamosciate e le colorate, ma poichè le Tariffe assegnano alla prima classe le camosciate e le verniciate e non anche le colorate, queste devono necessariamente essere comprese nella classe generica di pelli conciate pel principio « exclusio unius inclusio alterius »; e che se il legislatore attribuì un prezzo maggiore di nolo soltanto alle

pelli camosciate e verniciate, ciò dovette avvenire perchè al tempo della promulgazione della legge esse dovevano essere più pregiate di tutte. In verità poco concludente e non giustificato è il motivo che il Valentino escogita per spiegare l'assegnazione delle pelli camosciate e verniciate alla prima classe, e d'altra parte è ovvio che la nomenclatura allegata alle Tariffe non possa contenere tutte le merci, tante esse sono e di specie diverse, e a questa impossibilità pose mente il legislatore quando con l'art. 62 delle Tariffe ammise l'ipotesi che una merce non si fosse trovata specificata nella nomenclatura e volle non già che fosse stata ritenuta compresa in una classe generica, ma che fosse stata assimilata a quella con la quale avesse presentata maggiore analogia. Dalle discorse cose consegue che ben giudicò il Tribunale quando ritenne che anche per le pelli colorate il Valentino avesse fatto una falsa dichiarazione, disponendo che fosse stato provato con documento quale fosse stato il prezzo delle pelli conciate al tempo dell'accettazione del trasporto.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » 8.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XI - N. 24

13 GIUGNO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, giugno 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

LEGGE 5 *maggio* 1918, *n.* 703, *concernente la conversione dei Regi decreti* 22 *settembre* 1914, *n.* 1026, *circa l'assegnazione di fondi per opere pubbliche da eseguirsi a sollievo della disoccupazione operaia,* 1° *novembre* 1914, *n.* 1244, *circa la costruzione di ferrovie, e* 22 *ottobre* 1914, *n.* 1245, *relativo ad autorizzazione di spesa per riparare i danni della eruzione vesuviana del* 1906 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Sono convertiti in legge:

1° — Il decreto Reale 22 settembre 1914, n. 1026, col quale sono concesse, per l'esercizio finanziario 1914-1915, nuove assegnazioni di fondi per opere pubbliche da eseguirsi a sollievo della disoccupazione operaia;

2° — il decreto Reale 1° novembre 1914, n. 1244, per la costruzione di ferrovie a cura diretta dello Stato;

3° — il decreto Reale 22 ottobre 1914, n. 1245, per nuova

(1) **Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 4 giugno 1918, n. 131.**

autorizzazione di spesa in aumento a quella stabilita per riparare i danni prodotti dalla eruzione del Vesuvio del 1906.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno di Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 5 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — DARI — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

LEGGE 5 *maggio* 1918, *n.* 704, *concernente la conversione del R. decreto* 24 *dicembre* 1914, *n.* 1435, *circa la proroga al* 30 *giugno* 1915 *delle disposizioni del R. decreto* 1° *settembre* 1914, *n.* 920, *intese a facilitare opere pubbliche a sollievo della disoccupazione operaia* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 4 giugno 1918, n. 131.

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto Reale 24 dicembre 1914, numero 1435, concernente la proroga sino al 30 giugno 1915 delle disposizioni contenute nel decreto Reale 1° settembre 1914, numero 920, intese a facilitare l'appalto e l'esecuzione di lavori per conto dello Stato, delle Provincie e dei Comuni, a sollievo della disoccupazione operaia.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno di Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 5 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — DARI — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 26 *maggio* 1918, *n.* 716, *che concede amnistia ed indulto ai capitani marittimi in comando di navi mercantili ed ai componenti gli equipaggi delle navi medesime* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visti gli articoli 86 e 87 Codice penale, 60 Codice penale militare marittimo e 589 e seguenti Codice procedura penale;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Su proposta del ministro della marina, di concerto col ministro dei trasporti marittimi e ferroviari e col ministro di grazia e giustizia e dei culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È concessa amnistia ai capitani marittimi in comando di navi mercantili ed alle persone componenti gli equipaggi delle navi mercantili i quali siano, in tale loro qualità incorsi nei reati:

a) previsti dal Codice della marina mercantile, per i quali è fissata la pena restrittiva della libertà per un tempo non superiore al massimo a tre anni; una pena pecuniaria sola o congiunta con la precedente, che non ecceda le lire tremila; l'interdizione e la sospensione dai gradi;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 giugno 1918, n. 132.

b) previsti dal Codice penale militare marittimo per i quali è fissata la pena restrittiva della libertà per un tempo non superiore, nel massimo, ad anni tre;

c) previsti dal decreto Luogotenenziale 22 ottobre 1916, n. 1505;

d) previsti dai bandi dei comandi di piazze marittime, dalle ordinanze emesse dall'Ispettorato per la difesa del traffico marittimo nazionale in virtù dell'art. 2 del decreto Luogotenenziale 27 febbraio 1917, n. 332, o da altre autorità militari marittime del Regno.

Art. 2.

Per i reati previsti dal D. Luogotenenziale 15 maggio 1917, n. 874, commessi dalle persone di cui al precedente articolo, saranno condonate le pene restritive della libertà se inferiori ad un anno, e quelle pecuniarie inferiori a lire duemila, e saranno di altrettanto ridotte le pene superiori.

Art. 3.

Sono esclusi dai benefici concessi col presente decreto i marittimi che siano incorsi, nel termine della recidiva, in condanne per reati della stessa indole, e che abbiano al momento del commesso reato già riportate due o più condanne per delitti; nonchè i marittimi imputati di diserzione mercantile all'estero i quali, entro il termine di due mesi dalla data del presente decreto, non si sieno presentati alle RR. autorità per essere nuovamente imbarcati.

Art. 4.

L'indulto di cui all'art. 2 del presente decreto si avrà come non concesso ove, nel termine di cinque anni da oggi, il condannato riportasse novella condanna per delitto.

Art. 5.

Nel caso di concorso di reati e di pene, l'amnistia si applica distintamente a ciascun reato; l'indulto si applica una volta sola, dopo cumulate le pene secondo le norme stabilite dall'articolo 67 e seguenti del Codice penale.

Art. 6.

Sono inoltre condonate le inibizioni dell'esercizio della navigazione, di cui al decreto Luogotenenziale 28 novembre 1915, n. 1708, motivate da mancanze contro l'onore, pusillanimità o da sentimenti incompatibili col carattere nazionale della marina mercantile e relative a fatti anteriori alla data del presente decreto.

Art. 7.

L'efficacia del presente decreto si estende ai reati in esso previsti che siano stati commessi fino a tutto il giorno precedente alla data di esso.

Le azioni civili che nascono dal reato ed i diritti dei terzi non restano pregiudicati.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — DEL BONO — VILLA — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 26 *maggio* 1918, *n.* 727, *che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad applicare, oltre i corrispettivi stabiliti nei contratti per l'esercizio di binari di allacciamento e per carico e scarico di merci in determinati punti, uno speciale diritto per ogni carro e ad estendere le norme dell'art.* 1, *lettera* a), *del decreto Luogotenenziale* 26 *agosto* 1917, *n.* 1403, *ai trasporti a grande e a piccola velocità accelerata* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Viste le tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie esercitate dallo Stato;

Visto il Nostro decreto 26 agosto 1917, n. 1403, relativo alla tassazione dei trasporti a piccola velocità a breve distanza;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviri, di concerto con quelli del tesoro, dell'industria, commercio e lavoro, e dell'agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata:

a) ad applicare, oltre i corrispettivi contemplati nei con-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 giugno 1918, n. 136.

tratti per l'esercizio di binari di allacciamento e nei contratti per carico e scarico di merci in punti determinati, uno speciale diritto, rispettivamente di lire cinque e di lire due, per ogni carro di qualunque portata;

b) ad estendere ai trasporti a grande velocità e a piccola velocità accelerata le disposizioni di cui l'art. 1, lettera *a*), del Nostro decreto 26 agosto 1917, n. 1403.

Art. 2.

I provvedimenti di cui al precedente articolo entreranno in vigore dal 16 giugno 1918 (salvo, per quanto riguarda i trasporti in servizio internazionale, quello del punto *b*, che entrerà in vigore dalle date che saranno fissate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato) ed avranno effetto per la durata della guerra e per i primi tre mesi successivi alla pubblicazione della pace.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — VILLA — NITTI — CIUFFELLI — MILIANI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 26 *maggio* 1918, *n.* 728, *che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad aumentare i prezzi di trasporto per le spedizioni di merci, nonchè pei trasporti di bagagli e cani* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari durante la guerra;

Viste le tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie esercitate dallo Stato;

Visti i Nostri decreti 18 maggio 1916, n. 689, e 3 settembre 1916, n. 1164, relativi all'aumento delle tariffe suddette:

Visti l'art. 13, comma *g*) ed *h*), della legge 23 luglio 1914, n. 742, l'art. 2 del Nostro decreto 28 ottobre 1915, n. 1602, e l'articolo 3 del Nostro decreto 20 febbraio 1916, n. 222, relativi alla applicazione di una soprattassa di stazione ai trasporti di cose;

Visti i Nostri decreti 31 agosto 1916, n. 1090, e 19 ottobre 1916, n. 1365, riguardanti l'applicazione di una tassa straordinaria di bollo ai trasporti di bagagli e di merci per ferrovia;

Visto il R. decreto 1° luglio 1911, che approvò il regolamento per i trasporti militari sulle ferrovie del Regno, modificato col R. decreto 14 febbraio 1915;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto con quelli del tesoro, delle fi-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 giugno 1918, n. 136.

nanze, della guerra, della marina, dell'industria, commercio e lavoro e dell'agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Fino a nuova disposizione, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad elevare dal dieci al trenta per cento l'aumento dell'importo totale dei prezzi di trasporto per le spedizioni a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, di cui l'art. 1 del Nostro decreto 3 settembre 1916, n. 1164, fermo restando il disposto dell'art. 2 del Nostro decreto 18 maggio 1916, n. 689.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è pure autorizzata ad estendere l'aumento del trenta per cento ai trasporti di bagagli e di cani.

L'aumento del trenta per cento è applicabile anche alle spedizioni effettuate in base al regolamento per i trasporti militari 1° luglio 1911, modificato col R. decreto 14 febbraio 1915.

Art. 2.

Nell'aumento previsto dal precedente articolo è compresa, per quanto riguarda i trasporti sulle ferrovie esercitate dallo Stato e quelli effettuati in servizio cumulativo o di corrispondenza con le ferrovie stesse, la soprattassa straordinaria di bollo stabilita dall'art. 1 dell'allegato *F*) al Nostro decreto 31 agosto 1916, n. 1090, sostituito dall'articolo unico dell'altro Nostro decreto 19 ottobre 1916, n. 1365.

Per la soprattassa di cui al comma precedente l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato verserà trimestralmente al tesoro una somma proporzionale all'ammontare dei prodotti lordi del traffico (esclusi i trasporti militari e l'importo dell'aumento di cui all'art. 1) in base agli accordi che saranno presi col Ministero delle finanze a norma dell'art. 5 del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728.

Art. 3.

Con l'applicazione dell'aumento di cui l'art. 1, restano abrogati i comma *g*) ed *h*) dell'art. 13 della legge 23 luglio 1914, n. 742, relativi alla soprattassa di stazione pei trasporti a grande, a piccola ed a piccola velocità accelerata, in quanto la detta soprattassa non sia già inclusa nei prezzi di tariffa.

Art. 4.

I provvedimenti di cui i precedenti articoli entreranno in vigore dal 16 giugno 1918 per i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano e dalle date che saranno fissate di volta in volta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in relazióne agli accordi con le Amministrazioni ferroviarie estere, per i trasporti in servizio internazionale.

Per le spedizioni effettuate in base al regolamento dei trasporti militari, tanto in conto corrente quanto con le norme del paragrafo 120 del regolamento stesso, l'aumento del trenta per cento è applicabile dal primo gennaio 1918.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — VILLA — NITTI — MEDA — ZUPELLI — DEL BONO — CIUFFELLI — MILIANI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

COMUNICATO

Si porta a conoscenza del personale il contenuto della circolare 31 maggio 1918, n. 7322, dell'on. Ministero del tesoro (Ragioneria Generale dello Stato), relativa ai reclami circa l'applicazione del decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107:

« Sono pervenute al Tesoro e alla Commissione istituita ai sensi dell'art. 12 del D. L. 10 febbraio 1918, n. 107, portante provvedimenti a favore di personali varî, reclami in dipendenza della applicazione data alle disposizioni del decreto medesimo, trascritti su carta semplice, reclami dei quali non si è potuto tener conto in quanto essi, a mente dell'art. 84 della tariffa generale allegata ai testi unici di legge sulle tasse di bollo approvati con D. L. 6 gennaio 1918, n. 135, dovevano essere stesi su fogli di carta bollata da lire due.

Nell'intento di evitare che abbiano a respingersi istanze del genere perchè sieno regolarizzate, pregasi codesto Ministero di voler portare a conoscenza dei propri dipendenti nei modi che riconoscerà più idonei che le medesime debbono essere presentate nelle forme di legge ».

Ordine di servizio N. 63. (N.).

Ordinamento dell'ufficio di navigazione di Desenzano.

(Vedi ordine di servizio n. 40-1918).

Durante l'esercizio provvisorio della navigazione sul lago di Garda da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'ordinamento dell'Ufficio Navigazione di Desenzano e le attribuzioni e facoltà del funzionario ad esso preposto saranno disciplinate dalle seguenti norme:

1) Alla navigazione sul lago di Garda sovraintende l'« Ufficio Navigazione di Desenzano ».

Alla dirigenza di tale ufficio è preposto un funzionario con la qualifica di « Capo dell'Ufficio Navigazione », dipendente direttamente dal Capo dell'Esercizio Navigazione verso il quale risponde del buono ed economico andamento del servizio affidatogli.

2) Dell'Ufficio Navigazione di Desenzano fa parte il « Riparto tecnico di Peschiera » comprendente le Officine di riparazione, il magazzinetto scorte ed il bacino di carenaggio.

Alla dirigenza di tale Riparto è preposto un funzionario tecnico dipendente direttamente dal Capo dell'Ufficio Navigazione, il quale gli comunica le necessarie istruzioni e disposizioni.

3) In caso di assenza o di impedimento il Capo dell'Ufficio di Navigazione sarà sostituito da altro funzionario designato dal Capo dell'Esercizio Navigazione.

4) L'Ufficio di Navigazione comprende i servizi amministrativi, contabili e di controllo prodotti; ed a mezzo del dipendente Riparto tecnico di Peschiera sovraintende alla manutenzione e riparazione dei galleggianti, degli approdi in quanto sia ad esso affidata, alla gestione delle Officine e del Magazzinetto, e a tutto quanto concerne la utilizzazione del personale di macchina ed i relativi turni di servizio.

5) Il Capo dell'Ufficio di Navigazione, nei limiti di sua competenza, provvede direttamente a tutto quanto riguarda ed occorre per il regolare andamento del servizio.

6) Il Capo dell'Ufficio di Navigazione ha le seguenti facoltà:

a) ammissione in servizio e movimenti del personale di bordo, sua assegnazione a funzioni diverse da quelle del proprio grado, applicazione dei provvedimenti disciplinari, nei limiti di competenza indicati nel Regolamento del personale;

b) congedi ordinari e straordinari senza paga che non importino aumento di spesa;

c) rilascio dei biglietti, buoni bagaglio e delle lettere di porto in conformità dei Regolamenti;

d) compilazione degli orari delle corse ordinarie da comunicarsi al Capo dell'Esercizio di Navigazione per la preventiva approvazione;

e) effettuazione di corse speciali in occasione di feste, fiere, pellegrinaggi, congressi e simili;

f) compilazione dei turni di servizio dei piroscafi e del personale imbarcato;

g) liquidazione amichevole sino ad un importo massimo di L. 500, delle vertenze commerciali riguardanti il servizio interno di navigazione, quando non possa pregiudicare questioni di massima, e di quelle riflettenti i viaggiatori, non protetti dalla legge sugli infortuni, fino al limite massimo di L. 200 per danni od infortuni, quando non sia dubbia la responsabilità dell'Amministrazione;

h) stipulazione, con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione, di contratti a trattativa privata di importo fino a L. 2000 per il servizio di battellante fra i piroscafi ed i diversi scali;

i) provvedimenti di qualunque genere da prendersi in caso di urgenza e che riguardino la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, salvo poi riferirne al Capo dell'Esercizio Navigazione.

7) Il Capo dell'Ufficio di Navigazione ha inoltre le seguenti attribuzioni:

a) studia e propone quanto ritiene necessario ed opportuno al buon andamento del servizio della navigazione ed allo sviluppo del traffico;

b) segue l'andamento delle spese d'esercizio curando che siano tenute nei giusti limiti;

c) provvede per l'esecuzione delle prescritte visite e prove delle caldaie dei piroscafi e di quelle delle caldaie fisse, nonchè alle visite delle macchine e degli scafi secondo le norme che saranno stabilite dal Capo dell'Esercizio Navigazione;

d) cura la buona conservazione, manutenzione e riparazione dei galleggianti e degli impianti fissi, sorvegliando e disponendo d'accordo con il riparto tecnico i lavori e le riparazioni all'uopo necessari; e per quelle che non potessero essere eseguite nell'Officina propria, si rivolge alle Officine di Verona, previ accordi da

prendersi con i funzionari che vi sono preposti, ed in caso di necessità si rivolge anche alla industria privata, procurando che le riparazioni siano eseguite nel miglior modo, nel minor tempo e colla minor spesa possibile; dandone poi conoscenza al Capo dell'Esercizio Navigazione;

e) emette le richieste dei materiali di consumo e di lavoro ai Magazzini Approvvigionamenti della Rete, (salvo per materiali speciali per i quali debba rivolgersi ad altri uffici od Ispettorati di Navigazione) e provvede alle relative pratiche per il loro corso e contabilizzazione, curando il riscontro tra prelievi e versamenti;

f) provvede alla regolarità della gestione scorte dei pezzi di ricambio;

g) determina e comunica al Capo dell'Esercizio Navigazione per l'approvazione il preventivo generale annuo di esercizio;

h) provvede alla tenuta dell'inventario del materiale di esercizio, dei galleggianti, degli impianti fissi, e cura la tenuta al corrente degli elenchi del materiale di dotazione in relazione agli inventari;

i) presenta al Capo dell'Esercizio Navigazione le proposte di aumenti di paga e di promozioni di grado del personale, le proposte di sussidi e quelle di gratificazioni;

l) cura l'osservanza delle norme per evitare infortuni;

m) tiene gli stati di famiglia ed i fogli matricolari del personale dipendente;

n) provvede alla compilazione dei ruoli paga di tutto il personale dipendente e di tutti i documenti contabili afferenti alle spese, curandone la loro registrazione ed il successivo invio al Capo dell'Esercizio Navigazione per le ulteriori pratiche di competenza;

o) tiene la gestione del fondo scorta e compila il riassunto mensile delle spese contabilizzate, inviandone i documenti al Capo dell'Esercizio Navigazione per il controllo ed il reintegro;

p) cura la trasmissione al Capo Esercizio Navigazione di tutti i documenti contabili nel mese di competenza, dei dati e quadri necessari per la statistica e per le relazioni, nonchè di quanto altro possa essere ordinato dal Capo dell'Esercizio stesso;

q) rimette giornalmente al Capo Esercizio Navigazione la

relazione sullo andamento del servizio secondo le norme che saranno da questi emanate;

r) interviene ad invito del Capo Compartimentale di Milano alle riunioni del Comitato di esercizio per esporre il proprio parere in ordine a provvedimenti che possono interessare l'esercizio della navigazione ed il traffico lacuale, riferendo in proposito al Capo dell'Esercizio Navigazione.

8) Il Capo dell'Ufficio Navigazione corrisponde in via ordinaria col Capo dell'Esercizio Navigazione.

Corrisponde inoltre col Servizio Segretariato per le pratiche relative ai biglietti di servizio, ed alla fornitura degli occorrenti fascicoli;

col Servizio Approvvigionamenti (Torino) per le pratiche relative alla contabilizzazione dei materiali prelevati;

con la Divisione Movimento ed Uffici distaccati del Compartimento di Milano per l'ordinaria trattazione di affari di esercizio;

con il Servizio Commerciale per quanto riguarda la fornitura dei biglietti di viaggio a pagamento, le tariffe, le condizioni di trasporto e la contabilità delle gestioni;

con l'Ufficio di Ragioneria di Milano per quanto riguarda il riscontro delle entrate e per il servizio di Cassa;

con il Capo dell'Ufficio Sanitario di Milano e con il locale medico di Riparto;

con gli Uffici di Dogana, d'Intendenza di Finanza ed autorità locali per tutte le relazioni inerenti al servizio, riferendo in proposito al Capo dell'Esercizio Navigazione.

Ordine di servizio N. 64. (M. C.)

Trasformazione in stazione dello scalo movimento del parco Ravone di Bologna e cambiamento di nome della stazione di Bologna.

Dal giorno 17 giugno 1918 lo Scalo Movimento del Parco Ravone di Bologna, facente ora parte della stazione di Bologna, viene trasformato in *stazione* col nome di Bologna Smistamento e il nome attuale della stazione di Bologna viene cambiato in quello di *Bologna centrale*.

La nuova stazione di *Bologna smistamento* è provvista dei seguenti impianti:

— ufficio di movimento, alla progressiva km. 1+920, a sinistra, nel senso da Bologna a Piacenza;

— tre fasci di binari per ricevimento e partenza treni, allacciati ai binari della stazione di Bologna Centrale alla progressiva km. 0.988, ed ai binari di corsa della linea Bologna-Piacenza alla progressiva km. 2+340 (Bivio Bertalia);

— altri fasci interni di manovra;

— fabbricato ufficio merci e scalo merci P. V., con magazzini, piani caricatori coperti e scoperti, binari di carico e scarico diretto, bilancia a ponte da tonn. 30, gru fisse da tonn. 10 e sagome-limite;

— segnali e apparati di sicurezza: nessuna variazione viene apportata ai segnali e apparati di sicurezza, quali risultino dall'O. S. n. 342-1911;

— ufficio telegrafico, incluso nei circuiti 5013, 4933, 4940, 5066, 4937, 4926 con la chiamata AA.

Dalla data anzidetta la stazione di Bologna Smistamento sarà considerata, a tutti gli effetti della circolazione dei treni, come stazione *Capotronco secondaria di Bologna*.

La stazione di Bologna Smistamento dal suddetto giorno viene ammessa ai trasporti di merci e di veicoli a P. V. O. in ser-

vizio interno, cumulativo italiano ed internazionale, senza alcuna limitazione.

Dal medesimo giorno il servizio a piccola velocità nella stazione di Bologna Centrale viene limitato al servizio di transito con la Società Veneta e di scambio con la tramvia Bologna-Pieve di Cento e Bologna-Malalbergo, ed ai trasporti a carro completo diretti o provenienti dagli stabilimenti raccordati con la detta stazione.

I mittenti che indirizzano i loro trasporti a Bologna Centrale devono accertarsi che le ditte destinatarie abbiano stabilimento raccordato alla detta stazione.

I trasporti a P. V. eseguiti per Bologna Centrale all'indirizzo di ditte non raccordate con la stazione stessa verranno riconsegnati nella stazione di Bologna Smistamento.

Per i trasporti da e per la nuova stazione di Bologna Smistamento valgono le stesse distanze in vigore per Bologna Centrale.

La stazione di Bologna Smistamento effettuerà il versamento degli introiti alla cassa di Bologna ogni due giorni e con la periodicità indicata alla lett. *B* dell'allegato all'O. S. n. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° novembre 1917), nell'elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 a G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo (edizione 1ª maggio 1915), nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbaio 1916) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, devono essere introdotte le aggiunte o le modificazioni di cui nell'allegato al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 64-1918.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » edizione giugno 1914):

— a pag. 14 modificare il nome della stazione di Bologna in *Bologna Centrale* e di contro nella colonna 10 esporre alla lettera O il richiamo (12):

— fra i nomi di Bologna Centrale e Bolognina inserire

Bologna

Bologna Smistamento/Milano-Bologna/1° Bologna/Bologna/59.67.**69.77.82**/ /—/—/—/—/—/O/V(13) /—/S/P/T/—/10/30/S/

in calce alla pagina stessa modificàre nella nota (*c*) la denominazione del tronco « Bologna-Revere » in « Bologna Centrale-Revere Scalo » e riportare le seguenti note:

(12) Limitatamente ai trasporti a carro completo eseguiti per conto delle ditte aventi stabilimento raccordato.

(13) Limitatamente ai trasporti a piccola velocità.

— a piè della pagina 48 nella nota (*e*) modificare la denominazione del tronco « Revere Scalo-Bologna » in « Revere Scalo-Bologna Centrale »;

— alle pagine 81, 83, 84, 86 e 87 rispetticamente nelle tabelle 59, 67, 69, 77 e 82 modificare il nome della stazione di Bologna in « Bologna Centrale e Bologna-Smistamento » e nella nota in calce alla tabella 69, modificare la denominazione del tronco « Bologna-Revere Scalo » in « Bologna Centrale-Revere Scalo ».

Nell'elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915), a pagina 8 modificare il nome della stazione di Bologna in « Bologna Centrale ».

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo, edizione 17 febbraio 1916):

— a pagina 10 modificare il nome della stazione di Bologna in « Bologna Centrale »;

— fra i nomi di Bologna Centrale e Bolzaneto trascrivere il nome di « Bologna Smistamento », e di contro, rispettivamente nella penultima ed ultima colonna, i numeri 417 e 677.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo:

— a pagina 4 modificare il nome della stazione di Bologna in Bologna Centrale e fra i nomi di Bologna Centrale e Bolognina inserire

Bologna Smistamento /38/14 bis/

Segue *Allegato all'ordine di servizio N. 64-1918.*

— a pag. 17 nell'Elenco numerico delle stazioni che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza modificare il nome della stazione di Bologna in « Bologna Centrale »;

a pag. 38 al numero progressivo 15 modificare il nome della stazione di Bologna in « Bologna Centrale » e fra i nomi delle stazioni di Bologna Centrale e Lavino (numero progressivo 14) inserire:

/14 bis / Bologna Smistamento

indicando lo stesso istradamento e la stessa distanza risultanti per la stazione di Bologna Centrale.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° novembre 1917):

— a pag. 7 al nome di Bologna Centrale aggiungere la lettera L e fra Bologna Centrale e Bolognina inserire:

Bologna Smistamento . . . . . (43)	B	72 - 73 74 - 75

— a pag. 16 riportare la seguente nota:

(43) *Bologna Smistamento.* — Ammessa ai soli trasporti di merci e di veicoli a P. V.O. in servizio interno e cumulativo italiano ed internazionale.

Infine in tutte le altre pubblicazioni di servizio in cui trovasi compreso il nome della stazione di Bologna modificare il nome stesso in « Bologna Centrale ».

Ordine di servizio N. 65. (C.).

Servizio cumulativo per viaggiatori e bagagli con le ferrovie Sondrio-Tirano, Mandela-Subiaco, di Valle Brembana, con la tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore e con l'impresa di navigazione sul Lago Maggiore. — Aumenti di tariffa.

A partire dal 16 giugno 1918 pei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio cumulativo con le Amministrazioni suddette, dovranno aver effetto le seguenti varianti di tariffa, le quali sostituiscono quelle precedentemente pubblicate:

a) *Ferrovia Sondrio-Tirano.* — Nel prospetto allegato n. 1 sono indicate le nuove quote da riscuotere per conto della ferrovia stessa per i trasporti di viaggiatori con biglietti a tariffa ordinaria a percorso facoltativo e di bagagli, cani e velocipedi pure a tariffa ordinaria, poichè il servizio cumulativo per tali trasporti è ammesso da e per tutte le stazioni della rete dello Stato. Nell'allegato n. 2 si dànno le nuove quote relative al percorso Sondrio-Tirano per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli a tariffa ridotta.

b) *Ferrovia Mandela-Subiaco.* — L'allegato n. 3 riporta i nuovi prezzi da riscuotere per conto di questa ferrovia pei trasporti viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta.

c) *Ferrovia elettrica di Valle Brembana.* — Nell'allegato n. 4 sono indicati i nuovi prezzi da riscuotere per conto della ferrovia stessa pei trasporti viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta.

d) *Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore.* — Nell'allegato n. 5 sono indicate le nuove quote da riscuotere per il percorso da Borgo S. Donnino a Salsomaggiore per la registrazione diretta dei bagagli cani e velocipedi a tariffa ordinaria, ammessa da e per tutte le stazioni della rete dello Stato.

e) *Impresa di navigazione sul Lago Maggiore.* — Devono essere aumentate del 10 % le quote spettanti all'impresa per la registrazione diretta dei bagagli e velocipedi, ammessa da e per tutte le stazioni della rete dello Stato, quote risultanti dall'allegato all'ordine di servizio n. 14-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Allegato N. **1** *all'ordine di servizio N. 65–1912.*

Ferrovia Sondrio-Tirano.

Ammessa ai servizio cumulativo viaggiatori, bagagli, cani e velocipedi da e per tutte le stazioni della rete dello Stato

---

VIAGGIATORI.

Quote unitarie dei biglietti di corsa semplice relative al percorso Sondrio–Tirano.

DA	A	Chilometri	PREZZI					
			Adulti			Ragazzi		
o viceversa			I classe	II classe	III classe	I classe	II classe	III classe
Sondrio	Tresivio-Piateda	5	1.00	0.75	0.55	0.50	0.40	0.30
»	Ponte in Valtellina	9	1.90	1.40	0.85	0.95	0.70	0.45
»	Chiuro	10	2.10	1.50	0.95	1.05	0.75	0.50
»	Tresenda-Aprica-Teglio	17	3.50	2.50	1.60	1.75	1.25	0.80
»	Villa di Tirano	23	4.65	3.30	2.15	2.35	1.65	1.10
»	Tirano	26	5.25	3.80	2.50	2.65	1.90	1.25

Bagagli, cani e velocipedi.

Dal transito di Sondrio alle seguenti stazioni e viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnell. (1)	Cani — Prezzo per capo (1)	Velocipedi per macchina (1)	Biciclette in gabbia carrozzine tandems triplettes per macchina
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100				
Tresivio Piateda. .	5	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	3.44	0.25	1.20	1.80
Ponte di Valtellina.	9	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	6.18	0.35	1.20	1.80
Chiuro	10	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	6.87	0.35	1.20	1.80
Tresenda-Aprica Teglio	17	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	11.64	0.70	1.20	1.80
Villa di Tirano . . .	23	1.20	1.20	1.20	1 20	1.20	1.20	1.20	1.30	1.45	1.60	15.76	0.85	1.20	1.80
Tirano.	26	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.25	1.45	1.65	1.80	17.82	0.95	1.20	1.80

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 1.20; Cani: per spedizione L. 1.20; Velocipedi per macchina L. 1.20.

Allegato N. 2 all'ordine di servizio N. 65-1918.

Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia Sondrio–Tirano pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento dei trasporti militari.

STAZIONI	Transiti (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilog.	
		km.	I	II	III	III	I	II	III	I	II	III	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Tresivio–Piateda	Sondrio	5	0.75	0.65	0.40	0.35	0.35	0.35	0.30	0.35	0.35	0.30	1.73	1.68
Ponte in Valtellina	»	9	1.10	0.85	0.65	0.55	0.65	0.40	0.35	0.65	0.40	0.35	3.10	3.02
Chiuro	»	10	1.30	0.90	0.70	0.65	0.65	0.55	0.35	0.65	0.55	0.35	3.44	3.35
Tresenda–Aprica Teglio	»	17	2.—	1.50	1.—	0.85	0.85	0.75	0.55	0.85	0.70	0.55	5.85	5.69
Villa di Tirano	»	23	2.70	1.90	1.35	1.05	1.10	0.85	0.70	1.05	0.85	0.70	7.89	7.69
Tirano	»	26	3.05	2.20	1.50	1.30	1.35	0.90	0.75	1.30	0.90	0.75	8.91	8.69

Militari — Pei viaggi dei militari in treno diretto sulla linea Sondrio–Tirano sono da riscuotersi le tasse minime di L. 2.60 in 1ª cl., L. 1.85 in 2ª cl., L. 1.20 in 3ª cl. (comprendenti la tassa e sovratassa di bollo), per ogni persona e per qualsiasi destinazione della linea stessa.

BAGAGLI: — Tassa minima per spedizione:
L. 1.20 per le concessioni speciali A e IX.
» 0.85 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.
» 0.80 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Allegato N. 8 all'ordine di servizio N. 65–1918.

Prezzi da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia Mandela–Subiaco pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento dei trasporti militari.

STAZIONI	Transito	Distanze dal transito	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
							pel trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilog.	
		km.	I	II	III	III	I	II	III	I	II	III	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Anticoli Roviano	Mandela	8	1.05	0.80	0.50	0.40	0.45	0.40	0.30	0.45	0.40	0.30	2.803	2.730
Marano Agosta.	Mandela	13	1.70	1.20	0.75	0.65	0.75	0.55	0.35	0.75	0.55	0.35	4.554	4.436
Rocca Canterano	Mandela	18	2.30	1.65	1.05	0.85	1.—	0.75	0.55	1.—	0.75	0.55	6.306	6.143
Subiaco	Mandela	23	3.—	2.05	1.30	1.10	1.30	0.90	0.60	1.20	0.90	0.60	8 057	7.849

Tasse minime per spedizione pel trasporto di bagagli:

L. 1.15 per la concessione speciale A.
» 0.85 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.
» 0.80 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Allegato n. 4 all'ordine di servizio n. 65-1918.

Prezzi da riscuotersi per il percorso della ferrovia elettrica di Valle Brembana (linea Bergamo–San Giovanni Bianco) pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Transiti (punti di allacciamento con la rete dello Stato)	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale *B*		Tariffa speciale per operai	Tariffa militare				Bagagli	
						pei trasporti soggetti a tassa di bollo		pei trasporti esenti da tassa di bollo		Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogrammi	
		Km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	1ª classe	1ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Ambria	Bergamo	22	1.55	1.05	0.80	0.75	0.50	0.70	0.50	8.932	8.712
Brembilla-Sedrina . . .	Bergamo	17	1.30	0.85	0.65	0.55	0.40	0.50	0.40	6.902	6.732
Ponteranica	Bergamo	6	0.50	0.35	0.35	0.30	0.25	0.30	0.25	2.436	2.376
San Giovanni Bianco . .	Bergamo	31	2.15	1.50	1.20	0.90	0.70	0.90	0.70	12.586	12.276
San Pellegrino	Bergamo	26	1.90	1.30	0.95	0.80	0.55	0.80	0.55	10.556	10.296
Sombreno	Bergamo	10	0.80	0.50	0.45	0.40	0.30	0.40	0.30	4.060	3.960
Villa d'Almè	Bergamo	12	0.90	0.55	0.50	0.45	0,35	0.40	0.35	4.872	4.752
Zogno	Bergamo	20	1.45	0.95	0.75	0.70	0.45	0.70	0.45	8.120	7.920

Tasse minime per spedizione pel trasporto dei bagagli: (non compresa la sopratassa di trasbordo) (1).

L. 1.35 per le concessioni speciali *A* e *IX*;
» 1.00 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
» 0.95 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

---

(1) *Trasbordo.* — Per le operazioni di trasbordo dei bagagli al transito di Bergamo, devesi riscuotere, oltre alla tassa di trasporto, una sovratassa di L. 0.15 per collo, con un minimo di L. 0.50 per spedizione, da corrispondersi alla Ferrovia Elettrica di Valle Brembana.

Allegato N. 5 all'ordine di servizio N. 65-1918.

Tramvia Borgo S. Donnino-Salsomaggiore

Il servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, dei cani e dei velocipedi, è ammesso da e per tutte le stazioni della rete dello Stato.

Dal transito di Borgo S. Donnino alle seguenti stazioni e viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnell. (1)	Cani — Prezzo per capo (1)	Velocipedi — Per macchina (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Salsomaggiore	10	1.—	1.—	1.—	1.—	1.—	1.15	1.35	1.55	1.70	1.90	18.15	0.70	0.70

(1) Tassa minima — Bagagli: per spedizione L. 1.00; Cani: per spedizione L. 0.70; Velocipedi: per macchina L. 0.70.

Ordine di servizio N. 66. (C. M. L.).

Trasporti durante la guerra.

(Vedi ordine generale N. 5-1915 ed ordini di servizio N. 267-1915, 301-1915 e 47-1918).

Dietro autorizzazione dell' Intendenza generale dell' esercito (Direzione dei trasporti), a sensi del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, riprodotto nel Bollettino ufficiale n. 21 del 27 maggio 1915, ed a parziale modificazione delle disposizioni impartite nelle « Istruzioni » allegate all'ordine generale n. 5-1915 e negli ordini di servizio n. 301-1915 e n. 47-1918, i trasporti dei bagagli e delle merci saranno regolati, a decorrere dal 15 and., dalle seguenti norme:

1° L'applicazione della clausola del rischio e pericolo a carico degli speditori a norma del punto 10° dell' ordine di servizio n. 301-1915 è, fino a contraria disposizione, limitata alle spedizioni a bagaglio, a g. v., a p. v. acc. ed a p. v. o. che interissino in partenza, in arrivo od in transito stazioni situate nelle provincie di Bergamo, Brescia, Padova, Treviso, Venezia, Verona e Vicenza.

È parimenti limitato ai suddetti trasporti a g. v., p. v. acc. ed a p. v. o. l'aumento di 7 giorni nei termini di resa contemplato nel citato paragrafo;

2° Per le spedizioni a bagaglio, che non interessino le stazioni suddette, rimane ferma l'irresponsabilità dell' Amministrazione per qualunque caso di ritardo; ma l'avente diritto può considerarle perdute se la riconsegna non avvenga entro 30 giorni dalla data in cui avrebbero dovuto giungere a destinazione;

3° Le presenti disposizioni valgono anche pei trasporti in servizio cumulativo italiano ed internazionale;

4° Rimangono ferme tutte le altre disposizioni emanate durante l'attuale periodo di guerra e relative al servizio dei bagagli, valori, giornali, merci, bestiame, veicoli, ecc., in quanto non sono modificate dalle presenti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai controllori del materiale.*

Circolare N. 41. (C.).

Nuovo documento per determinate merci in esportazione dall'Italia.

Con decreto 31 maggio 1918 il Ministero del tesoro, visto l'articolo 3 del decreto Luogotenenziale n. 1900, del 25 novembre 1917, ha stabilito, di concerto col ministro delle finanze, che:

« A partire dal 10 giugno 1918 l'esportazione delle merci de-
« scritte nell'elenco allegato al presente decreto è subordinata alla
« cessione all'Istituto nazionale dei cambi delle valute estere che
« ne rappresentano il prezzo di vendita.

« Le dogane non consentiranno l'uscita dal Regno delle merci
« stesse se non su presentazione di un certificato attestante l'av-
« venuta cessione, da rilasciarsi da una filiale degli Istituti con-
« sorziati ed aggregati all'Istituto dei cambi, funzionanti come
« agenzia di quest'ultimo ».

Elenco allegato al decreto.

Vini e Vermut
Liquori
Olio d'oliva
Olii essenziali
Prodotti zuccherati
Acido borico
Acido solforico
Clorati di potassio e di sodio
Citrato di calcio
Tartaro e prodotti tartarici
Radiche e sughi di liquirizia
Manna
Scorze di agrumi
Fiammiferi
Generi per tita e per concia
Canapa e stoppa (1)
Manufatti di canapa (2)
Manufatti di cotone (2)
Seta (1)
Manufatti di seta (2)
Steli e scope di saggina
Doghe
Mobili
Bottoni di corozo
Treccie di paglia e di trucciolo
Carta da spagnolette
Carta di paglia
Pelli
Carniccio
Guanti di pelle

(1) Greggia
(2) Filati e tessuti

Piriti di ferro ed altri minerali metallici
Mercurio
Macchine
Strumenti scientifici
Automobili
Bastimenti
Marmi greggi e lavorati
Talco
Pietra pomice
Zolfo
Grafite
Conterie
Gomma elastica e suoi lavori
Fiori freschi
Ortaggi
Agrumi e altra frutta fresca e secca
Conserve di pomidoro, di ortaggi e di frutta
Semi di senapa
Semi di trifoglio e di erba medica
Merci per la Svizzera contemplate nell'accordo 8 maggio 1915 (1)
Colla forte
Piume da letto
Capelli greggi
Pellicole cinematografiche
Fili e cordoni elettrici
Cappelli di feltro e berretti
Cappelli di paglia e di truciolo

---

(1) La cui esportazione è stata autorizzata dalle dogane di Domodossola e Chiasso.

Allo scopo di evitare in occasione della applicazione di queste disposizioni, soste nelle stazioni di confine, si invitano le stazioni di partenza ad esigere dai mittenti spedizioni per l'estero, composte di merci comprese nel detto elenco il certificato prescritto dal decreto sopra riportato e che è da unirsi in modo sicuro e possibilmente con filo ai documenti di trasporto, per essere presentato alle dogane di frontiera. Dell'esistenza del certificato dovrà esser fatta menzione nella lettera di vettura, o nella lettera di porto se trattisi di trasporti per Chiasso loco, o Modane loco.

Ciò indipendentemente dall'osservanza di tutte le altre prescrizioni in vigore pei trasporti di merci dirette all'estero.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 15, 18 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNE'.

Roma, 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

SENTENZE

Infortuni sul lavoro - Malattia contratta in residenza malarica - Colpa dell'Amministrazione.

Non costituisce infortunio sul lavoro, risarcibile a norma della legge speciale, ma una malattia professionale, la febbre malarica con conseguente epilessia, contratta dall'operaio lavorando in zona di malaria.

L'assegnazione di un agente ferroviario a prestare servizio in zona di malaria non può costituire colpa dell'Amministrazione.

CORTE APPELLO DI CATANIA — Sent. 12 febbraio 1917 (*Est.* Scarlata) — Caruso Pasquale c. FF. Stato.

DIRITTO.

Osservasi che il capo della sentenza con cui il Tribunale dichiarò la propria incompetenza a decidere sulla domanda del Caruso tendente ad essere egli riammesso in servizio, non venne appellato esso ormai è passato in giudicato.

Che lo appello investe il solo capo della sentenza, che si riferisce ad indennizzi dovuti, vuoi in base alla legge sugli infortuni degli operai sul lavoro, vuoi dovuti in base all'art. 1151 C. C. che obbliga al risarcimento del danno chiunque lo ha cagionato o provocato.

Che in merito ad un tale appello la Corte osserva come nel caso in esame non trovi applicazione la legge sugli infortuni del lavoro, considerando che il Caruso non si può ritenere colpito da un simile infortunio.

Ed invero l'art. 7 della legge in esame prescrive l'obbligo

dell'assicurazione « per tutti i casi di morti e lesioni personali *provenienti da infortunio* che avvenga per *causa violenta in occasione del lavoro* ».

Ora da detti articoli si deduce che non qualsiasi infortunio dà diritto ad indennizzo, ma quello che avvenga per causa violenta in *occasione del lavoro.*

La causa, dunque, deve essere violenta cioè immediata, si deve trattare di traumi o di altra malattia sorta istantaneamente in un disastro, come ad esempio, la follia cagionata per lo spavento sorto in uno scontro ferroviario.

Non si deve dimenticare che si tratta di un *gius* singolare che non può avere una interpretazione estensiva, e perciò non può accogliersi la tesi del Caruso che pretende avere un indennizzo per una malattia cagionata se pur ciò possa ritenersi provato, per caso durante il necessario e normale lavoro, quale si è la febbre malarica che asseriscesi avere preso sulla linea ferroviaria di Lentini, e che gli cagionì, come si asserisce, gli accessi epilettiformi.

Se per un momento la tesi del Caruso trionfasse allora, essendo la logica tirana, si dovrebbe venire alla conseguenza che se in una città si sviluppasse una epidemia colerica tutti gli operai che colà risiedessero, se colti dal colera e morti, dovrebbero ritenersi colpiti da un infortunio del lavoro.

È di già *jus receptum* che le malattie professionali, cagionate dal lavoro, cui si è addetti, non costituiscono infortunio sul lavoro, e per ciò, per più forte ragione, si deve concludere che le malattie, a cui si può scoggiacere a cagione della residenza in un sito malarico, non debbano considerarsi un infortunio.

La malattia in questo caso è in più diretta relazione con la località, in cui si risiede, che col lavoro. Dalle superiori osservazioni già fatte si deduce che non può giuridicamente ritenersi che il Caruso sia stato colto da un infortunio, e sotto di un tale riguardo giustamente il Tribunale rigettò la domanda da lui spiegata. Deducesi ancora non essere il caso di disporre la chiesta perizia e la prova testimoniale poichè, come si disse, qualunque sia la genesi della febbre malarica e delle convulsioni epilettiche queste non possono considerarsi un infortunio.

Che poi non vuolsi tacere come il chiedere il risarcimento per inabilità permanente assoluta, è in aperta contraddizione con i fatti che espone l'appellante istesso, il quale, mentre chiede codesta indennità, sostiene che egli oggi è guarito, e, già sano e forte, combatte al fronte per la patria!

Che ora esaminando la questione sotto il punto di vista della colpa non meno infondato si appalesa l'appello considerando che non vi può essere nè colpa aquiliana, nè colpa contrattuale.

Ed in vero, avendo il Caruso locato l'opera sua alla Amministrazione ferroviaria, come fuochista, egli nel contratto di lavoro assunse l'obbligo di prestare l'opera sua ovunque questa veniva richiesta, e siccome le linee ferroviarie, come percorrono luoghi salubri, così pur necessariamente debbono percorrere luoghi malsani, se al Caruso toccò la sventura di essere stato assegnato a prestare il suo servizio in luoghi malarici egli in una tale assegnazione non può trovare una ragione di colpa, poichè l'Amministrazione ciò faceva in virtù, e nei limiti giusti del contratto di lavoro, cioè agiva secondo i diritti che aveva.

Ora chi esercita un diritto non può essere in colpa: d'altronde avendo il Caruso chiesto ed ottenuto l'impiego di fuochista, e non ignorando che poteva toccargli di prestare servizio in località malariche a tali rischi necessariamente si sottopose volontariamente e delle conseguenze di essi non può dolersene.

Chi ha i vantaggi di un impiego, deve tollerarne gli inconvenienti.

Che finalmente non è il caso di discutere l'appello incidentale per la ragione che risultando non competere l'indennità di infortunio non importa esaminare se il diritto a ripeterla sia prescritto.

Chc, rigettandosi l'appello del Caruso, questi deve essere condannato alle spese del presente giudizio a favore dell'Amministrazione ferroviaria. *Omissis.*

Errata-corrige

Bollettino ufficiale n. 21 del 23 maggio 1918.

A pagina 247 (allegato *C* all'ordine generale n. 4-1918) nella colonna seconda del prospetto, alla parola « Potenza », sostituire la parola « Cosenza ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XI - N. 25

20 GIUGNO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, giugno 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordine di servizio e Circolari *di durata determinata.*

In appendice:

(***Per memoria***).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 9 *maggio* 1918, *n.* 742 *che accorda un compenso di costruzione ai piroscafi in legno adibiti esclusivamente ai trasporti di merci e costruiti nei cantieri nazionali* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 13 luglio 1911, n. 745;

Visti i Nostri decreti-legge 10 agosto 1916, n. 1031, e 6 maggio 1917, n. 783;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, di concerto coi ministri del tesoro, delle finanze e della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ai piroscafi in legno adibiti esclusivamente al trasporto di merci e costruiti nei cantieri nazionali è accordato un compenso di costruzione per tonnellata di stazza lorda di lire settanta se varati entro il 31 dicembre 1918, e di lire sessantacinque se varati entro il 31 dicembre 1919.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 giugno 1918, n. 138.

Art. 2.

Si intendono estese ai piroscafi in legno acquistati all'estero e che siano entrati a far parte della marina mercantile nazionale entro il 31 dicembre 1919 le disposizioni dell'art. I del decreto Luogotenenziale 10 agosto 1916, n. 1031.

Art. 3.

Sono estese ai piroscafi in legno previsti, dal presente decreto le disposizioni contenute negli articoli 2, 3, 6 e 8 del decreto 10 agosto 1916, n. 1031 e dell'art. 10 del testo unico approvato con Nostro decreto del 14 giugno, 1917, n. 971.

Art. 4.

Per la costruzione dei piroscafi in legno previsti dal presente decreto è accordata la completa introduzione in franchigia di tutto il materiale metallico necessario alla costruzione, all'armamento ed alla attrezzatura degli scafi.

Art. 5.

I piroscafi in legno di cui agli articoli precedenti devono entrare in effettivo esercizio non oltre il 31 dicembre 1919.

Ove tale termine non sia rispettato, il costruttore avrà diritto solamente al compenso di costruzione fissato dall'art. 4 della legge 13 luglio 1911, n. 745 (secondo capoverso).

Art. 6.

Per la costruzione nello Stato degli apparati motori ed apparecchi ausiliari rimangono invariati i compensi stabiliti dall'art. 8 della legge 13 luglio 1911, n. 745.

Art. 7.

Le disposizioni del presente decreto che entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, si applicano anche ai piroscafi in legno già in costruzione nei cantieri nazionali.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma addì 9 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANO — R. BIANCHI — NITTI — MERA — DEL BONO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 *maggio* 1918, *n.* 725, *che per la durata della guerra e fino a tre mesi dopo la conclusione della pace detta norme per gli acquisti e la distribuzione alle cartiere della carta da macero* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Ritenuta l'opportunità di regolare la raccolta e la distribuzione della carta da macero e di stabilire i prezzi massimi ai quali le carte stesse possono essere cedute alle cartiere ;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto coi ministri segretari di Stato per l'interno e per la grazia e giustizia;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per la durata della guerra e fino a tre mesi dopo la conclusione della pace gli acquisti e la distribuzione alle cartiere della carta da macero saranno esclusivamente affidati ai classificatori autorizzati ed al Comitato nazionale rifiuti d'archivio pro Croce Rossa, secondo le norme del presente decreto e del regolamento che sarà emanato per la esecuzione del decreto stesso.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 giugno 1918, n. 135.

Art. 2.

Entro i primi 10 giorni di ciascun mese i classificatori, di cui all'art. 1, denunceranno al Comitato nazionale rifiuti d'archivio pro Croce Rossa le rispettive disponibilità di carte da macero, e parimenti le cartiere denunceranno il proprio fabbisogno all'Associazione fabbricatori carta.

Il Comitato, in conformità delle proposte di apposita Commissione da costituire secondo le norme del regolamento, provvederà alla ripartizione tra le cartiere che ne avranno fatto domanda in proporzione delle disponibilità e secondo i bisogni effettivi delle cartiere richiedenti.

Art. 3.

Il Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro è autorizzato, dalla data di pubblicazione del presente decreto, a stabilire i prezzi massimi ai quali le carte da macero, secondo i vari tipi, devono essere cedute alle cartiere.

Tali prezzi potranno successivamente essere modificati con decreto del Ministero stesso, sentita la Commissione di cui all'art. 2 e il Comitato nazionale rifiuti d'archivio.

Art. 4.

Le contravvenzioni alle disposizioni del presente decreto e l'inosservanza dei prezzi massimi di vendita di cui all'articolo precedente saranno punite con la reclusione sino a tre mesi e con la multa da lire 1000 a lire 10,000, con la sospensione delle assegnazioni alle cartiere e con la revoca della patente di esercizio ai classificatori.

Art. 5.

Con decreto del Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro sarà stabilita la data con cui entreranno in vigore le disposizioni del presente decreto, non oltre tre mesi dalla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale,* salvo il disposto degli articoli

3 e 4 per ciò che riguarda l'applicazione dei prezzi massimi di vendita delle carte da macero, e delle pene relative.

Art. 6.

Tutti i commercianti di carta da macero dovranno, entro 10 giorni dalla data di entrata in vigore delle disposizioni del presente decreto, denunciare al Comitato rifiuti d'archivio:

a) i quantitativi di carta da macero presso di essi esistenti, quantitativi che dovranno mettere a disposizione del Comitato suddetto;

b) i quantitativi di carta consegnati alle cartiere dalla data della pubblicazione del presente decreto, fino al giorno della denuncia.

Tali quantitativi saranno tenuti presenti dal Comitato nelle assegnazioni da farsi alle cartiere a termini del presente decreto;

c) le consegne da effettuare alle cartiere in dipendenza di contratti conclusi anteriormente o posteriormente alla pubblicazione del presente decreto. Per tali contratti resterà integra alle parti ogni azione loro spettante, ma le consegne da effettuare alle cartiere potranno aver luogo soltanto per il tramite del Comitato, il quale le calcolerà nelle assegnazioni.

Art. 7.

Le sanzioni dell'art. 4 del presente decreto sono applicabili anche ai commercianti di carta che omettessero di fare la dichiarazione di cui all'art. 6 o la facessero intempestivamente od incompletamente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — CIUFFELLI — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Decreto Luogotenenziale 23 maggio 1918, *n.* 746, *che proroga al 30 giugno 1919 le disposizioni del decreto Luogotenenziale 3 agosto 1916, n. 965, circa la deroga temporanea alle disposizioni del repertorio doganale per l'importazione di traversine da parte delle ferrovie dello Stato.* (1)

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Su proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto col ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Fino al 30 giugno 1919 è confermata al ministro delle finanze la facoltà conferitagli con il nostro decreto 3 agosto 1916, n. 965 di derogare alle disposizioni del repertorio della tariffa doganale, relative alla classificazione delle traversine di legno per strade ferrate, autorizzando l'importazione col trattamento del legno comune squadrato anche delle traversine di legno da ebanisti introdotte nel Regno dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

. . . .

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 giugno 1918, n. 129.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — MEDA — VILLA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 *maggio* 1918, *n.* 748, *che proroga al* 31 *dicembre* 1918 *l'abolizione temporanea del dazio doganale sul grano e sugli altri cereali e sulle farine autorizzata col R. decreto* 31 *gennaio* 1915, *n.* 50, *nonchè i provvedimenti emanati col Decreto luogotenenziale* 21 *novembre* 1915, *numero* 1664 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli per il tesoro, per i trasporti marittimi e ferroviari, per l'agricoltura, e per l'industria, commercio e lavoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 giugno 1918, n. 138.

Articolo unico.

Sono prorogati a tutto il 31 dicembre 1918 gli effetti del Regio decreto 31 gennaio 1915, n. 50 col quale furono aboliti temporaneamente il dazio sul grano, sugli altri cereali e sulle farine, e autorizzati altri provvedimenti, nonchè quelli del nostro decreto 21 novembre 1915, n. 1664, con cui l'abolizione temporanea del dazio venne estesa al semolino.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — MEDA — NITTI — VILLA — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, ***Il guardasigilli*:** **SACCHI.**

DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 *maggio* 1918, *n.* 749, *concernente il divieto di esportazione dal Regno dell'alabastro greggio in tavole e altrimenti lavorato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata e dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli per gli affari esteri, per la guerra, per la marina, per l'agricoltura e per l'industria, commercio e lavoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alla tabella delle merci di vietata esportazione dal Regno, approvata con Nostro decreto 2 gennaio 1916, n. 15, è aggiunto l'alabastro greggio, in tavole e altrimenti lavorato.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 giugno 1918, n. 138.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — MEDA — SONNINO — ZUPELLI — DEL BONO — MILIANI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 26 *maggio* 1918, *n.* 739, *che proroga al* 31 *luglio* 1930, *il Consorzio obbligatorio per l'industria solfifera siciliana costituito con la legge* 15 *luglio* 1906, *n.* 333 *e reca norme per il suo funzionamento* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduta la legge 30 giugno 1910, n. 361, relativa al Consorzio obbligatorio per l'industria solfifera siciliana;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto coi ministri dell'agricoltura, del tesoro, delle finanze e dei trasporti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) **Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 giugno 1918, n. 139.**

Art. 1.

Il Consorzio obbligatorio per l'industria solfifera siciliana, costituito con la legge 15 luglio 1906, n. 333, è prorogato fino al 31 luglio 1930.

Art. 2.

I consorziati sono rappresentati da un Comitato di delegati scelti fra i consorziati stessi, composto di trentasei membri.

I delegati sono eletti dai consorziati, metà con la votazione per numero e metà con la votazione per interesse, secondo le norme che saranno stabilite con decreto Reale, promossa dal ministro per l'industria, il commercio e il lavoro; durano in carica tre anni e possono essere rieletti.

Ove, prima della scadenza del triennio, il numero dei componenti in Comitato dei delegati, per dimissioni od altre cause, si riduca di oltre un terzo, si procederà immediatamente alle relative surrogazioni.

Spetta al Comitato dei delegati:

1° discutere, approvare e modificare il bilancio preventivo ed il conto consuntivo;

2° nominare nel proprio seno, oltre i componenti il Consiglio d'amministrazione ad essa riservati, tre revisori dei conti;

3° nominare i membri del Collegio arbitrale;

4° nominare, scegliendoli fra i consorziati, i componenti il Consiglio di amministrazione e i sindaci della Banca mineraria, riservati al Consorzio;

5° determinare le norme per le eventuali vendite di zolfi per consegna in un termine superiore a tre mesi dalla data del contratto di vendita.

Art. 3.

I consorziati votano per numero e per interesse.

Nella prima di queste votazioni ciascun consorziato ha un solo voto, anche se cumuli le due qualità di proprietario ed eser-

cente, o disponga sotto qualsiasi titolo di più miniere; nella votazione per interesse ciascun consorziato ha un voto per ogni 200 tonnellate di zolfo poste a disposizione del Consorzio per la vendita nell'esercizio precedente a quello in cui viene formata la lista elettorale.

L'interesse del proprietario o possessore della miniera è ragguagliato al quinto di quello dell'esercente.

Le varie quote d'esercizio di una miniera, o le varie quote di proprietà o di possesso della stessa, devono essere rappresentate da un solo interessato, anche se donna nubile o maritata, il quale raccoglie i voti di tutti gli altri interessati.

La rappresentanza spetta al maggiore interessato, se non sia stata conferita ad altro interessato, a norma dell'art. 678 del Codice civile; se gli interessati hanno una quota eguale, la rappresentanza spetta al più anziano di età.

Art. 4.

Il Consorzio è amministrato da un Consiglio composto di 10 membri scelti fra i consorziati e dal direttore generale che lo presiede.

Otto membri sono nominati dal Comitato dei delegati nel seguente modo: tre sono scelti dai delegati eletti per interesse nel proprio seno e tre da quelli eletti per numero pure nel proprio seno, rispettivamente uno per interesse e uno per numero tra i delegati di ciascuna delle provincie di Caltanissetta, Catania e Girgenti; due dall'intero Comitato nel proprio seno, uno tra i delegati esercenti nella provincia di Palermo e l'altro tra i proprietari non esercenti.

Uno è nominato dal ministro per l'industria, il commercio ed il lavoro.

Uno è eletto dal Consiglio di amministrazione del Banco di Sicilia fuori del proprio seno e del Consiglio generale.

I componenti il Consiglio durano in carica tre anni e possono essere rieletti.

Quando per dimissioni o altre cause venga a mancare un componente elettivo, il Consiglio nomina il surrogante, il quale

dura in carica sino alla prossima adunanza del Comitato dei delegati.

Sono incompatibili con l'ufficio di membro del Consiglio di amministrazione coloro che esercitano direttamente od indirettamente il commercio d'esportazione degli zolfi, o l'industria della raffinazione, i soci delle società esercenti tali imprese, e tutti gli stipendiati del Consorzio.

Nel R. decreto, di cui all'art. 2 del presente decreto, saranno stabilite le norme per l'elezione dei componenti il Consiglio e per il funzionamento di esso.

Art. 5.

Salvo il caso di revocazione previsto dall'art. 12 della legge 30 giugno 1910, n. 361, l'ufficio di direttore generale del Consorzio ha carattere di stabilità, per la durata del Consorzio.

Quando la scelta del direttore generale cada su di un funzionario dell'Amministrazione dello Stato in attività di servizio, questi cessa temporaneamente dal servizio nell'Amministrazione cui appartiene, e può essere surrogato nel ruolo, ma conserva il proprio grado e il proprio titolo per ogni effetto, salvo per quanto riguarda lo stipendio.

Cessando tale incarico, riprende servizio nell'Amministrazione cui appartiene, occupando nel ruolo di questa il posto che gli spetta per la conservata anzianità. L'ultimo nominato nel ruolo medesimo rimane in soprannumero.

Art. 6.

Il Consorzio, allo scopo di facilitare l'impiego del minerale di zolfo in determinate industrie, ha facoltà di acquistarlo, per rivenderlo, direttamente dai consorziati, pagandolo in ragione dello zolfo che si potrebbe ricavare dal minerale coi sistemi ordinari di fusione.

I consorziati possono usare od alienare a terzi, coll'autorizzazione del Consorzio, anche perchè siano esportati dall'isola ma

non dal Regno, il minerale di zolfo od i residui del minerale fuso con apparecchi a vapore. Tuttavia lo zolfo grezzo eventualmente prodotto in Sicilia coi materiali sopradetti, sarà in ogni caso consorziato.

Le norme e le garanzie in base alle quali il Consorzio potrà concedere l'autorizzazione saranno stabilite con decreto Reale promosso dal Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro, di concerto con quello per l'agricoltura.

Art. 7.

Nel secondo semestre di ciascun anno, e fino a tanto che le tariffe interne della Sicilia per il trasporto degli zolfi conservano basi diverse dalle corrispondenti tariffe valevoli per il continente, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato accerta l'ammontare degli introiti di tariffa fatti per il trasporto degli zolfi sulle ferrovie della Sicilia, di pertinenza dello Stato, durante l'esercizio precedente. Sulle spese d'esercizio essa provvederà al pagamento a favore del Consorzio di una somma pari alla metà del detto ammontare, versandone l'importo al Banco di Sicilia. In nessun caso tale somma dovrà superare il limite di 100,000 lire.

Art. 8.

Le attività nette del Consorzio esistenti alla chiusura dell'esercizio 1917-918 saranno ripartite fra i consorziati o loro aventi causa, in ragione della quantità di zolfo da ciascuno consegnata al Consorzio per la vendita, secondo norme che saranno stabilite, entro il 31 luglio 1918, con decreto Reale promosso dal ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, sentito il Consiglio d'amministrazione del Consorzio, tenendo conto dei pagamenti fatti ai consorziati nei singoli esercizi e dei diversi criteri che li hanno regolati.

Allo scadere della proroga del Consorzio le attività nette finali saranno ripartite tra i consorziati o loro aventi causa, pure in ragione della quantità di zolfo da ciascuno posta a disposizione

del Consorzio per la vendita, secondo norme da stabilire con decreto Reale promosso dal ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, sentito il Consiglio d'amministrazione del Consorzio.

Art. 9.

Alla costituzione e all'esercizio di magazzini generali degli zolfi grezzi e lavorati in Sicilia provvede la Banca di credito minerario per la Sicilia.

I magazzini generali saranno costituiti a norma della legge 17 dicembre 1882, n. 1154, e della legge 26 dicembre 1895, n. 720, in quanto siano applicabili.

La Banca ha l'obbligo di anticipare, senza interessi, le spese di trasporto degli zolfi siciliani dalle stazioni ferroviarie di spedizione ai luoghi di deposito, da rimborsarsi all'uscita delle singole quantità di zolfo.

Il credito per le dette spese di trasporto è preferito al credito con pegno.

La Banca inizierà il funzionamento dei magazzini generali previsti dal presente articolo, assumendo l'esercizio degli attuali magazzini gestiti direttamente dal Consorzio quando avrà compiuto le opere destinate a facilitare il trasporto degli zolfi dalle stazioni ferroviarie d'arrivo ai magazzini e da questi a bordo delle navi.

Le tariffe relative saranno concordate col Consorzio ad approvate dal Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro.

La Banca rileverà a suo tempo il personale del Consorzio addetto ai magazzini rispettando il trattamento ad esso usato dal Consorzio.

Art. 10.

Dal 1° agosto 1918, in sostituzione dell'imposta fondiaria, di quella sul reddito dei fabbricati e di quella sui redditi di ricchezza mobile, nonchè di qualunque altro tributo o tassa, diretta o indiretta, erariale, provinciale o comunale, che sia applicabile, secondo le leggi del Regno, a carico del Consorzio zolfifero siciliano o

dei singoli consorziati per la produzione e per il commercio dello zolfo è dovuta una tassa unica e complessiva, la cui misura sarà determinata con decreto Reale, promosso dal ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto col ministro per le finanze.

Questa tassa speciale d'abbonamento verrà ragguagliata alle tonnellate di zolfo poste a disposizione del Consorzio e sarà pagata dal Consorzio stesso alla fine di ogni trimestre, in ragione dello zolfo venduto.

Nella tassa d'abbonamento s'intendono comprese le imposte e tasse di cui al primo comma del presente articolo che siano dovute dalla Banca di credito minerario per le operazioni di credito a favore del Consorzio solfifero e dei produttori di zolfo della Sicilia. Sono pure comprese le imposte e tasse suindicate che siano dovute dagli Istituti di emissione per le anticipazioni fatte sopra fedi di deposito di zolfi.

Non vi sono comprese, e saranno pagate secondo le leggi vigenti, le imposte e tasse dovute: da commercianti per la vendita dello zolfo acquistato dal Consorzio o da altri; dagli impiegati o dipendenti dal Consorzio o dai consorziati, o da essi aventi causa; ed in genere dai contribuenti non menzionati nel primo o terzo comma di quest'articolo.

Per la determinazione della misura della tassa d'abbonamento il ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, incarica delle indagini necessarie uno speciale delegato, il quale ha facoltà d'esaminare libri, registri e in genere tutti gli atti relativi all'esercizio delle miniere di zolfo.

Le proposte motivate di questo delegato sono portate a conoscenza del Consorzio, che avrà facoltà d'esporre le sue deduzioni, nel termine prefissogli. Dopo di che i ministri competenti determineranno la tassa d'abbonamento con R. decreto, non suscettibile di gravame, nè in via giudiziaria, nè in via amministrativa.

Salvo i provvedimenti di cui all'articolo 42 della legge 1° marzo 1886, n. 3682 (serie 3ª), la sovraimposta provinciale e comunale delle zolfare siciliane rimane consolidata nella somma complessiva riscossa per l'anno 1905. La sovrimposta comunale e provinciale sui fabbricati è consolidata nella somma complessiva riscossa per l'anno 1917.

L'intendente di finanza, in proporzione della produzione di ogni singola miniera e del reddito attribuibile ai fabbricati nell'anno precedente, farà annualmente il riparto della detta somma alle varie miniere in esercizio e ai fabbricati esistenti nel territorio della Provincia o del Comune a cui la sovraimposta spetta.

Col decreto che determina la misura della tassa d'abbonamento sarà stabilita la percentuale della tassa stessa da applicare al minerale di zolfo e le modalità d'accertamento e d'esazione.

Le disposizioni del presente articolo si applicano alle zolfare delle altre provincie del Regno, rispetto alle quali la tassa d'abbonamento sarà riscossa con le norme stabilite dal Ministero delle finanze.

Art. 11.

Qualora i prezzi degli zolfi fossero aumentati o diminuiti, in misura non inferiore ad un decimo, potrà essere variata la misura della tassa d'abbonamento, di cui al precedente articolo, con decreto Reale e con la procedura stabilita dall'articolo stesso.

Art. 12.

Salva l'applicazione dell'articolo 10 del presente decreto sono esenti da ogni tassa gli atti costitutivi delle Società che si costituiranno allo scopo di esercitare nuove miniere di zolfo.

Art. 13.

Il Consorzio, a partire dall'esercizio consortile 1918-919, verserà per gli scopi di previdenza sottoindicati, alla fine di ciascun trimestre, un contributo nella misura di lire otto per ogni tonnellata di zolfo venduto e consegnato: detta misura potrà essere modificata in relazione alle condizioni dell'industria zolfifera con R. decreto promosso dal ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, ma in ogni caso non potrà essere inferiore a lire cinque per ogni tonnellata di zolfo venduto e consegnato.

I sette ottavi dei contributi di cui nel comma precedente saranno versati alla Cassa nazionale di previdenza per l'invalidità e per la vecchiaia degli operai al fondo amministrato dalla Cassa medesima, ed istituito con l'art. 19 della legge 30 giugno 1910, n. 361, per la concessione di assegni vitalizi di invalidità e di vecchiaia agli operai addetti alle miniere di zolfo della Sicilia.

Col detto fondo si provvederà, oltre che per gli assegni di invalidità e di vecchiaia, a sussidiare gli operai stessi nei casi di inabilità temporanea al lavoro a causa di malattia professionale.

Al fondo predetto, e per gli scopi pei quali è costituito sarà anche versata, entro il 31 dicembre 1918, la somma di L. 600,000 da prelevarsi dal fondo per la disoccupazione degli operai delle miniere di zolfo gestito dal Consorzio.

Entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto il Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro, sentito il Consiglio di amministrazione del Consorzio zolfifero, provvederà a sistemare su basi tecniche il servizio per gli assegni di invalidità e vecchiaia, con regolamento in sostituzione di quello approvato con i Regi decreti 4 febbraio 1912, n. 183 e 9 febbraio 1913, n. 125.

Il regolamento predetto, che sarà approvato con R. decreto, sentito il Consiglio della previdenza e delle assicurazioni sociali, stabilirà anche le norme per l'erogazione dei sussidi di malattia instituiti col presente decreto.

Un ottavo dei contributi di cui nel primo comma sarà destinato a concorrere al trattamento di previdenza del personale tecnico amministrativo che presta, in modo permanente, l'opera propria nelle miniere di zolfo della Sicilia, ed all'incremento dei fondi di previdenza del personale del Consorzio.

Con decreto Reale, promosso dal ministro per l'industria, il commercio e il lavoro sarà regolato il regime di previdenza del detto personale delle miniere.

Art. 14.

Il fondo per l'eventuale disoccupazione degli operai, dedotte le lire 600,000 di cui nel quarto comma dell'articolo precedente, sarà aumentato annualmente in misura non maggiore di centesimi 15 per tonnellata di zolfo consegnata al Consorzio per la vendita.

Tale fondo è destinato alla concessione di sussidi per alleviare le conseguenze della eventuale disoccupazione degli operai prodotta da cause di forza maggiore per le quali la lavorazione nelle miniere di zolfo venga in tutto o in parte sospesa.

Art. 15.

In ogni centro minerario di speciale importanza sarà allestito, a norma della legge 30 marzo 1893, n. 184, sulla polizia delle miniere e torbiere, un posto di salvataggio allo scopo di prevenire le catastrofi o di alleviarne le conseguenze.

I posti di salvataggio dovranno essere allestiti, il più tardi, entro sei mesi dalla conclusione della pace, secondo le norme che verranno stabilite con R. decreto, promosso dal ministro per l'agricoltura, di concerto con quello per l'industria, il commercio e il lavoro.

Alle spese d'impianto dei predetti posti di salvataggio provvederà il Consorzio, mentre la spesa pel mantenimento dei medesimi posti o ogni altra spesa sarà posta a carico del Sindacato siciliano per l'assicurazione degli infortuni nelle miniere di zolfo della Sicilia.

Art. 16.

I consorziati debbono fornire nelle miniere, gratuitamente e in quantità sufficiente, l'acqua potabile agli operai che vi sono addetti.

Le espropriazioni delle sorgenti e le opere per la conduzione dell'acqua potabile potranno essere dichiarate di pubblica utilità.

Entro sei mesi dalla pubblicazione della pace i dormitori e le abitazioni, forniti dai consorziati agli operai addetti alle miniere, debbono essere posti in condizioni idonee di cubatura, ventilazione ed arredamento.

Il detto termine potrà essere prolungato nei casi di prossima scadenza dei contratti d'affitto ed in altri casi speciali, con provvedimento del ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, di intesa con il ministro per l'agricoltura.

Entro lo stesso termine i consorziati debbono provvedere di spogliatoi gli operai il cui lavoro si svolge stabilmente all'aperto.

Il ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, d'accordo con il ministro per l'agricoltura, può ordinare ai consorziati di fornire agli operai dipendenti, che non possono trovare alloggio entro un raggio di cinque chilometri dalla miniera, un alloggio nelle condizioni suddette contro pagamento di un canone mensile di affitto che sarà stabilito dalla relativa ordinanza.

L'onere delle spese dipendenti dal presente articolo sarà ripartitó, salvo accordi speciali, per metà ciascuno fra proprietario ed esercente.

In caso di inadempienza alle disposizioni del presente articolo, i consorziati incorreranno in un'ammenda da lire 5 a lire 50 per ogni violazione commessa e per ogni operaio al quale la violazione si riferisca, e le opere prescritte saranno eseguite in danno dei consorziati interessati.

La sorveglianza per l'applicazione del presente articolo è affidata all'Ufficio minerario di Caltanissetta ed ai medici provinciali.

Art. 17.

Ferme restando le disposizioni vigenti concernenti la Banca autonoma di credito minerario per la Sicilia, con decreto Reale promosso dal ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto coi ministri del tesoro e di grazia e giustizia, la stessa Banca sarà autorizzata a fare: prestiti agli esercenti di miniere di zolfo per provvedere alle spese ordinarie d'esercizio; mutui ai proprietari o agli esercenti di miniere di zolfo per acquisto di macchine o per l'esecuzione in genere di opere destinate ad aumentare la produzione e il trasporto dello zolfo, a migliorare la condizione della coltivazione delle zolfare e ad accrescere la sicurezza e la salubrità della lavorazione; mutui ai Consorzi obbligatori o volontari di proprietari o possessori di zolfare, contemplati nell'art. 2 della legge 2 luglio 1896, n. 302, per la esecuzione delle opere in comune.

Collo stesso decreto saranno stabilite le condizioni a cui le dette operazioni possono essere fatte, non che le garanzie a favore della Banca, compresa la costituzione di un privilegio speciale sul minerale di zolfo già estratto e sullo zolfo fuso non ancora deposi-

tato nei magazzini del Consorzio, e saranno pure stabiliti il grado e la efficacia di tale privilegio, le penalità in cui incorrono i debitori che distraggono lo zolfo o gli oggetti su cui il privilegio è costituito, le esenzioni fiscali e l'applicazione dei privilegi consentiti agli Istituti di credito fondiario per le esecuzioni coattive.

La Banca sarà pure autorizzata:

a) a scontare cambiali a scadenza non maggiore di sei mesi, rilasciate a favore di Banche popolari o di altri Istituti intermediari, da proprietari o esercenti di miniere di zolfo con pegno di minerale di zolfo o di zolfo grezzo, o di crediti realizzabili sugli avanzi di cassa del Consorzio solfifero;

b) a scontare cambiali a scadenza non maggiore di quattro mesi rilasciate a detti Istituti da esercenti di miniere di zolfo e garantite con firme di notoria solvibilità;

c) a consentire, con somma da prelevarsi dal fondo di riserva nella misura che sarà determinata nel detto decreto, piccoli prestiti a lavoratori che per proprio conto hanno iniziato la coltivazione di nuove lenti o di lembi di giacimenti di zolfo, o riprese coltivazioni abbandonate.

Quando la situazione della Banca in relazione all'andamento delle operazioni richieste dall'industria solfifera, lo consenta la Banca può esser autorizzata con decreto Reale promosso dal ministro per l'industria, il commercio e il lavoro ad estendere le sue operazioni ad altre industrie minerarie della Sicilia con le condizioni e nei limiti che saranno stabiliti con lo stesso decreto.

Al direttore della Banca è applicabile l'art. 5 del presente decreto anche quando egli faccia parte del personale di un istituto di emissione.

Ferme restando le disposizioni del decreto Luogotenenziale del 29 aprile 1917, n. 769, il ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto col ministro per l'agricoltura, potrà determinare, occorrendo, i prezzi di vendita dello zolfo grezzo e lavorato, sentito il Consiglio d'amministrazione del Consorzio ed un Comitato per lo zolfo che sarà istituito con decreto del ministro per l'industria, il commercio e il lavoro.

Art. 19.

Sono abrogate le disposizioni vigenti concernenti il Consorzio e la Banca di credito minerario in quanto siano contrarie alle disposizioni del presente decreto.

Il Governo del Re è autorizzato a riunire in un testo unico, da approvarsi per decreto Reale, le disposizioni legislative in vigore relative al Consorzio solfifero siciliano e alla Banca di credito minerario per la Sicilia.

Il Governo del Re è pure autorizzato ad emanare ed a modificare, per decreto Reale, le norme per l'applicazione di dette disposizioni e per la vigilanza sul Consorzio e sulla Banca mineraria.

Art. 20.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — CIUFFELLI — MILIANI — NITTI
MEDA — VILLA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Decreto Ministeriale 5 *giugno* 1918, *che approva lo statuto ed il regolamento del Comitato nazionale per l'approvvigionamento e la ripartizione della carta* (1).

IL MINISTRO
PER L'INDUSTRIA, IL COMMERCIO E IL LAVORO

Visto il decreto Luogotenenziale del 4 aprile 1918, n. 474, col quale fu istituito un Comitato nazionale per l'approvvigionamento e la ripartizione della carta per uso di edizioni e di lavori grafici;

Visti i decreti Ministeriali 10 e 24 maggio 1918, con i quali furono nominati i componenti del Comitato stesso;

Visti gli schemi di statuto e di regolamento approvati dal Comitato nazionale nella seduta del 30 maggio 1918;

Decreta:

Art. 1.

Sono approvati lo statuto e il regolamento del Comitato nazionale per l'approvvigionamento e la ripartizione della carta per uso di edizioni e di lavori grafici quali risultano dai testi allegati al presente decreto.

Art. 2.

Le disposizioni del decreto Luogotenenziale 4 aprile 1918, numero 474, entreranno in vigore il 16 giugno corrente.

Con la stessa data avranno altresì vigore le disposizioni del presente decreto.

Roma, 5 giugno 1918.

Il ministro: Ciuffelli.

(1) Pubblicata nello *Gazzetta ufficiale* 11 giugno 1918, n. 137.

Allegato *A*.

STATUTO

Art. 1.

Il Comitato nazionale per l'approvvigionamento e la ripartizione della carta per uso di edizioni e lavori grafici istituito con decreto Luogotenenziale del 4 aprile 1918, ha l'ufficio di stabilire i tipi unici di carta per uso di edizioni e di lavori grafici nonchè i quantitativi minimi di carta che le cartiere saranno in grado di mettere periodicamente a disposizione per i citati usi, i prezzi massimi per ciascun tipo e le condizioni di trasporto. Esso stabilirà pure le opportune garanzie perchè i tipi e i quantitativi minimi fissati vengano effettivamente forniti e i prezzi osservati dalle cartiere.

Art. 2.

La somministrazione dei tipi di carta concordati per uso di edizioni e di lavori grafici sarà fatta a mezzo del Comitato, il quale ne curerà la distribuzione tra i consumatori, tenendo conto delle disponibilità e delle necessità dei consumatori stessi.

Art. 3.

Il Comitato ha la propria sede ufficiale in Roma, presso il Ministero di industria, commercio e lavoro.

Delle Commissioni locali saranno da esso istituite nelle varie regioni d'Italia con sede presso le Camere di commercio aventi il mandato di raccogliere le richieste di carta, di assumere informazioni e di effettuare accertamenti.

I dati raccolti saranno trasmessi ad un ufficio centrale amministrativo con sede in Milano, il quale dovrà ordinarli per sottoporli all'esame e alle deliberazioni del Comitato nazionale.

At. 4.

Le deliberazioni del Comitato sono valide quando siano presenti almeno un terzo dei suoi membri, compresovi il presidente e il vice-presidente.

Per le deliberazioni di cui all'art. 1 è necessaria la presenza di almeno uno dei delegati della Associazione italiana dei fabbricatori di carta.

Art. 5.

Il Comitato per sopperire alle spese di funzionamento degli uffici e compensare ai propri membri le loro prestazioni (indennità di viaggio e diarie, retribuzioni per prestazioni continuative, ecc.) ha la facoltà di gra-

vare sul prezzo di ogni quintale di carta assegnata ai consumatori, una cifra da determinarsi dal Comitato stesso a seconda delle necessità.

Art. 6.

Ogni anno il Comitato redigerà un rendiconto morale e finanziario della propria gestione, che sarà reso pubblico.

Visto, *Il ministro per l'industria, il commercio e il lavoro*:

CIUFFELLI.

Allegato *B*.

REGOLAMENTO

del Comitato nazionale per l'approvvigionamento e la ripartizione della carta.

Art. 1.

Le Commissioni locali di cui all'art. 3 dello statuto saranno costituite da un membro o da un delegato del Comitato e da due altri membri designati dalle associazioni grafiche locali.

In quei centri ove non esistano associazioni grafiche locali, i due membri delle Commissioni locali verranno nominati dall'Ufficio centrale amministrativo di Milano.

Art. 2.

Le Commissioni locali avranno il mandato di raccogliere le richieste di carta dei tipi stabiliti, che saranno loro trasmesse dagli interessati su moduli appositi.

Esse dovranno esaminare le domande e trasmetterle all'Ufficio centrale con le proprie osservazioni e proposte entro il termine di dieci giorni.

Art. 3.

L'Ufficio centrale amministrativo, avente sede in Milano presso l'Associazione tipografica libraria italiana (Corso Venezia, n. 16) sarà costituito dai membri del Comitato residenti in Milano, nonchè dal vicepresidente del Comitato stesso.

Esso ufficio detterà le norme alle quali dovranno attenersi le Commissioni locali per raccogliere le domande e fare gli accertamenti al esse affidati, ordinerà i dati raccolti e presenterà le definitive proposte da sottoporre alla deliberazione del Comitato.

Allo stesso Ufficio competerà l'incarico di tenere l'amministrazione della gestione del Comitato e di redigere il rendiconto morale e finanziario che verrà approvato dal Comitato stesso.

At. 4.

Chi ha interesse a provvedersi di carta dovrà indirizzare alla Commissione locale della zona una domanda che dovrà essere stesa su appositi moduli forniti dalla Commissione e contenere tutte le indicazioni in essi richieste. La domanda dovrà essere trasmessa alla Commissione nei termini fissati sul modulo. Il Comitato potrà non tener conto delle domande incomplete o non redatte secondo le prescritte norme.

Art. 5.

I consumatori di carta dovranno tenere un registro di carico e scarico dal quale risulti chiaramente e dettagliatamente come verrà man mano impiegata la carta loro fornita dal Comitato.

Detto registro dovrà essere esibito a richiesta del Comitato o dei suoi delegati per gli eventuali controlli.

Art. 6

Quei consumatori di carta che omettessero di fare le dichiarazioni prescritte, o le facessero contrarie al vero, non tenessero in regola il registro prescritto dall'art. 5 o ne vietassero comunque la ispezione ai membri del Comitato o ai suoi delegati, saranno esclusi dal diritto di ottenere ulteriori assegnazioni di carta dei tipi fissati dal Comitato.

Art. 7.

Il Comitato, raccolte le richieste di carta degli interessati, potrà ridurre con criterio insindacabile quelle che non corrispondessero a un reale e urgente bisogno, e, stabilita così la somma globale delle richieste, procederà alle assegnazioni in base alle disponibilità. I consumatori dovranno accettare le assegnazioni fatte dal Comitato anche se ridotte.

Art. 8.

I rapporti di compra-vendita dovranno regolarsi direttamente fra il consumatore e il fabbricatore di carta.

Il consumatore indicherà nelle sue richieste da quale o da quali cartiere preferisce ottenere la fornitura .

Il Comitato terrà conto di tali indicazioni. Ove però le cartiere indicate dal committente non avessero più disponibilità, il Comitato ha il diritto insindacabile di passare le richieste ad altri produttori e il committente non potrà sollevare obbiezioni.

Visto, *Il ministro per l'industria, il commercio e il lavoro*:
CIUFFELLI.

DECRETO MINISTERIALE 11 *giugno* 1918, *che detta norme per l'applicazione del decreto Luogotenenziale riguardante la raccolta e la distribuzione della carta da macero* (1).

IL MINISTRO
PER L'INDUSTRIA, IL COMMERCIO E IL LAVORO

Visto il decreto Luogotenenziale 23 maggio 1918, n. 725, col quale si è provveduto a regolare la raccolta e la distribuzione della carta da macero;

Decreta:

Art. 1.

Le denuncie previste dall'art. 2 del succitato decreto Luogotenenziale del 23 maggio 1918, n. 725, saranno inviate rispettivamente al Comitato nazionale rifiuti archivio o all' Associazione fabbricatori carta, a mezzo di lettera raccomandata.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 giugno 1918, n. 137.

Art. 2.

Coloro che aspirassero alla nomina di classificatore autorizzato dovranno nel termine di 15 giorni dalla pubblicazione del presente decreto, presentare domanda al prefetto, corredata da un certificato del sindaco comprovante l'esercizio del commercio e dell'industria della classifica della carta da macero, ovvero la idoneità ad esercitarlo.

Il prefetto, sentito il parere del Comitato locale dei rifiuti di archivio pro Croce Rossa, rilascerà agli enti e altre persone autorizzate alla classifica una patente di esercizio, che potrà essere revocata e ritirata, ogni qual volta se ne riconosca la convenienza, dallo stesso prefetto o dal Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro.

La merce immagazzinata e comunque impegnata da chi avesse perduto il diritto alla patente di esercizio passerà a disposizione del Comitato nazionale rifiuti archivio.

Art. 3.

I classificatori autorizzati dovranno curare a loro spese la raccolta, la cernita, l'imballaggio e la consegna della merce, distinguendola per categoria secondo la classifica fissata con apposite tabelle.

Essi terranno un libro per la registrazione degli acquisti, ed un registro delle consegne alle cartiere, consegne che saranno effettuate secondo gli ordinativi ricevuti dal Comitato nazionale rifiuti archivio.

Art. 4.

Le merci verranno pagate dalle cartiere ai classificatori autorizzati, previa esibizione di relativo buono da rilasciarsi dal Comitato nazionale rifiuti archivio.

Ogni eventuale contestazione verrà sollecitamente deferita e

decisa dalla Commissione di cui all'art. 2 del succitato decreto Luogotenenziale 23 maggio 1918, n. 725.

Le contestazioni non potranno in nessun modo ritardare le consegne successive.

Art. 5.

Le cartiere che intendessero ricevere assegnazioni di carta da macero dovranno far pervenire entro la prima decade del mese precedente a quello per il quale chiedono l'assegnazione domanda all'Associazione fabbricatori carta indicando, per ogni qualità il quantitativo medio mensile di cartaccia consumato dalla cartiera nei sei mesi precedenti a quello della domanda.

I consumi dichiarati dovranno essere reali, in rapporto della potenzialità delle cartiere ed ai mezzi di fabbricazione restando riservata al Ministero ogni facoltà di accertamento e di controllo.

Le dichiarazioni e le richieste verranno fatte su modulo unico e dovranno contenere tutte le notizie ivi contemplate.

L'assegnazione verrà comunicata alle cartiere interessate, le quali, entro cinque giorni dalla ricezione del relativo avviso, trasmetteranno il loro benestare, e la merce assegnata dovrà essere ritirata entro venti giorni dalla emissione del buono di consegna, trascorso il quale termine, e qualora non concorressero ragioni di forza maggiore, si addiverrà alla riassegnazione restando a carico della inadempiente ed a favore del classificatore autorizzato gli interessi commerciali di mora.

Art. 6.

La Commissione di cui all'art. 2 del citato decreto Luogotenenziale sarà composta dai rappresentanti delle cartiere presso la Commissione centrale carta, da un rappresentante dell'Associazione fabbricatori carta, da un membro del Comitato nazionale rifiuti archivio, da un commerciante in carta da macero, e sarà presieduta da un funzionario del Ministero dell'industria, commercio e lavoro, da nominarsi tutti con decreto del ministro per l'industria, il commercio e il lavoro.

Art. 7.

Il lavoro di segreteria della Commissione sarà disimpegnato dall'Associazione fabbricatori di carta del Regno d'Italia con sede in Roma, Corso Umberto, 337, alla quale dovranno essere indirizzate tutte le richieste relative alla Commissione stessa.

Le cartiere corrisponderanno al Comitato nazionale rifiuti archivio il quattro per cento di premio sullo ammontare delle assegnazioni, ed alla Associazione fabbricatori carta l'uno per cento.

Art. 8.

Il presente decreto andrà in vigore contemporaneamente alle disposizioni del decreto Luogotenenziale 23 maggio 1918, n. 725, salvo il disposto dell'art. 2.

Roma, 11 giugno 1918.

Il ministro: CIUFFELLI.

DECRETO MINISTERIALE 11 *giugno* 1918, *che fissa i prezzi massimi ai quali le carte da macero possono essere cedute alle cartiere* (1).

IL MINISTRO
PER L'INDUSTRIA, IL COMMERCIO E IL LAVORO

Visto l'art. 3 del decreto Luogotenenziale 23 maggio 1918, n. 725;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 giugno 1918, n. 137.

Decreta:

Art. 1.

I prezzi massimi, ai quali le carte da macero possono essere cedute alle cartiere sono stabiliti, secondo i vari tipi di carta, nella misura seguente:

Truciolo bianco . . .	L.	110	il quintale
Bianco stampato . . .	»	90	»
Truciolo colorato . . .	»	80	»
Resa di giornali . . .	»	75	»
Carta da cestino . . .	»	65	»
Cartaccia.	»	50	»
Avanzi stampati . . .	»	25	»

Prezzi per merce posta su vagone partenza.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Roma, 11 giugno 1918.

Il ministro: CIUFFELLI.

COMUNICATO

Si rende noto che in seguito all'esonero definitivo dal servizio, con decorrenza 1° febbraio 1918, del Capo Divisione signor *Piermarini* cav. uff. dott. Guido, membro della Commissione, di cui all'art. 236 del nuovo Regolamento, incaricata di procedere all'assegnazione del personale nei nuovi ruoli organici, il signor Direttore Generale, con provvedimento in data 12 febbraio u. s., ha nominato membro della predetta Commissione il Capo Servizio *Fabbri* comm. dott. Guglielmo.

Il signor Direttore Generale ha inoltre disposto, con provvedimento in data 6 giugno 1918, che, in caso di assenza o di impedimento dell'Ispettore Principale signor Lanciarini Giuseppe, le funzioni di Segretario della suddetta Commissione siano disimpegnate dal Capo Ufficio Principale sig. Ugolini Primo.

Ordine di servizio N. 67. (M. L.).

Modificazioni ed aggiunte alle « Norme per l'uso del blocco elettromeccanico » (edizione 1908).

In occasione della ristampa delle « Norme per l'uso del blocco elettro-meccanico » si sono introdotte nelle medesime alcune modificazioni ed aggiunte.

Allo scopo di evitare la sostituzione di tutte le copie dell'edizione 1908 di tali Norme già in possesso del personale, con quelle nuove in corso di stampa, le dette modificazioni od aggiunte sono state riunite in un appendice e relativa tabella allegata, che verranno distribuite agli Agenti interessati.

Si richiama la speciale attenzione del personale sulle variazioni apportate ai numeri 1) 2) 3) della tabella allegata alla detta

appendice; all'introduzione del nuovo segnale (N. 6) il cui uso è spiegato al nuovo articolo 7-*bis* intitolato « Mancata od irregolare risposta al segnale di transitato » ed infine alle modificazioni ed aggiunte introdotte all'art. 21 relative agli avvisi da darsi nel caso di interruzioni del servizio di blocco ed all'art. 23 relativo alla piombatura provvisoria e definitiva degli apparecchi di corrispondenza.

Per l'applicazione delle norme relative a tale piombatura provvisoria e definitiva verranno emanate apposite istruzioni dai Servizi Movimento e Lavori.

Nell'attesa che tali istruzioni siano diramate e che le stazioni ed i posti di blocco in piena linea vengano provveduti dei mezzi necessari per attuarle, la piombatura degli istrumenti di blocco dovrà effettuarsi seguendo le norme che sono attualmente in vigore.

Ordine di Servizio N. 68. (C.).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo tra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi ordine di servizio n. 62-1917).

Alla « Società anonima cooperativa di consumo fra il personale delle strade ferrate in Cecina », che ha ammesso fra i soci anche impiegati civili e militari, è stata revocata, con effetto dal 12 marzo 1918, la concessione della tariffa ridotta per i propri trasporti effettuati a norma del regolamento di cui l'ordine di servizio n. 167 del 1911.

Il nome della predetta società deve quindi essere cancellato dall'allegato *A*, al predetto regolamento ristampato con l'ordine di servizio n. 48 del 1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. — Con Decreto del 18 maggio 1918 del Ministero della Marina, è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni la ditta De Capitani Carlo fu Pietro di Lissone stata esclusa dalle dette contrattazioni con Decreto 12 marzo 1918, come da pubblicazione fatta nel Bollettino n. 19-1918.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

Circolare N. 2v. (C.).

Compilazione dei riassunti arrivi suppletori al mese di giugno 1918

Si rammenta alle stazioni ed ai transiti interni e di confine che, in relazione all'ultimo punto dell'art. 17 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci », nel mese di luglio 1918 dovranno essere compilati separati riassunti arrivi suppletori per i trasporti in servizio interno, cumulativo italiano e cumulativo internazionale, giunti dopo il 30 giugno con data di spedizione anteriore al 1° luglio detto.

S'intende che, pei trasporti in servizio cumulativo italiano ed internazionale, come data di spedizione dovrà intendersi quella risultante dal timbro del transito interno o di confine .

Le agenzie doganali di confine, in ordine all'ultimo punto dell'art. 12 delle « Norme contabili per il servizio doganale prestato dalle Ferrovie », dovranno pure compilare pei trasporti in uscita dall'Italia, aventi data di spedizione e di transito anteriore al 1° luglio 1918, separati elenchi suppletori (mod. Ci-574) per ogni servizio e gestione.

Si raccomanda la scrupolosa osservanza delle disposizioni su indicate.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 19 *e* 22.

Il Direttore generale
R. DE CORNÉ.

SENTENZE

Cessioni sullo stipendio - Agenti debitori - Fondo di garanzia e sua funzione - Riscatto - Azione di regresso.

È perfettamente legittima l'azione di regresso esercitata dall'Amministrazione ferroviaria contro l'agente che ha contratto cessione dello stipendio, per integrare il fondo di garanzia, istituito dalle leggi 30 *giugno* 1908 *n,* 335 *e* 25 *giugno* 1909, *n.* 372, *delle somme riscattate dall'Istituto cessionario a saldo della cessione lasciata insoddisfatta dall'agente stesso al momento dell'abbandono del servizio* (1).

CORTE APPELLO DI ROMA — Sentenza 26 marzo; 6 aprile 1918 (*Est.* Niutta, *Pres.*) — Ferrovie Stato contro Borrello.

Considerato in diritto che con l'art. 8 della legge 30 giugno 1908, n. 335 sulla cessione degli stipendi dei funzionari delle amministrazioni pubbliche, allo scopo di garentire gli Istituti cessionari da ogni eventuale perdita per le sovvenzioni da essi fatte in base alle cessioni di una quota-parte degli emolumenti degli impiegati, fu costituito un fondo formato dal contributo degli impiegati che addivengono alla cessione nella misura del 2 % dello ammontare complessivo della cessione stessa, nonchè delle somme che ogni impiegato è obbligato a rilasciare ogni mese sul loro stipendio, e che da un minimo di cent. 10 giungono ad un massimo di cent. 50 mensili. Siffatti contributi, versati mensilmente alla Cassa Depositi e Prestiti, vengono da questa amministrati, tenendo aperto un conto corrente col Tesoro che esegue gli occorrenti prelevamenti, sia per far fronte agli indennizzi a favore dei cessionari a causa dei rischi diversi, sia per rimborsi agli

(1) Ved. Cassazione Napoli — Bollettino 1917-IV-193.

impiegati che cessano dal servizio o ai loro eredi delle ritenute suindicate, dappoichè la legge concede allo impigato che cessa dal servizio e che non abbia durante la sua carriera contratta alcuna cessione, il diritto di ottenere il rimborso delle somme mensilmente rilasciate. Queste disposizioni mediante la legge 25 giugno 1909, n. 972 vennero estese al personale delle Ferrovie dello Stato al cui Direttore Generale furono conferite le attribuzioni che la suddetta legge del 1908 assegna al Tesoro. Il Regolamento poi, approvato con R. Decreto 15 dicembre 1910, n. 922 per la esecuzione delle leggi sulla pignorabilità degli stipendi delle paghe e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi e delle paghe degli agenti dell'Amministrazione Ferroviaria, spiegò all'art. 20 che la garanzia posta a carico del fondó in parola riguarda i casi di morte del cedente prima che sia stata estinta la cessione; *b*) di cessazione del servizio per qualunque causa senza diritto a pensione o indennità; *c*) di collocamento a riposo con diritto a pensione o a indennità, sempre quando il quinto della pensione sia inferiore alla quota mensile ceduta, o la indennità non basti a saldare il residuo debito del cedente; *d*) di cessazione temporanea o riduzione dello stipendio o della paga per qualsiasi causa. In tutti questi casi l'Amministrazione ha il diritto di riscattare per conto del fondo di garanzia, le cessioni che rimanessero in tutto o in parte a carico del fondo stesso, con lo abbuono dei relativi interessi.

Ciò premesso è di tutta evidenza che avendo l'Amministrazione ferroviaria provveduto per conto del fondo di garanzia a riscattare la cessione fatta dal Borrello sotto lo impero della legge e del regolamento sopraindicati, abbia l'obbligo il Borrello di rimborsare al fondo stesso, la somma per lui anticipata. Invero, se il fondo suddetto per disposizione della legge in parola ha la semplice funzione di garantire le operazioni di cessione degli impiegati, non poteva al certo essere disconosciuta al fondo medesimo, e per esso all'Amministrazione ferroviaria, la facoltà che gli deriva dall'art. 1915 Cod. Civile per la quale il fidejussore che ha pagato, ha regresso contro il debitore principale.

Il Tribunale con la impugnata sentenza ha creduto che il legislatore creando il fondo di garanzia, abbia voluto esimere gli impiegati pei quali esso si trovasse esposto a prestar la garanzia,

dall'obbligo della rivalsa stabilito dal diritto comune a favore del garante, desumendo tutto questo principalmente dal fatto che gli impiegati cedenti non potendo mai ripetere le somme ritenute sul loro stipendio ai sensi degli articoli 9 e 10 della legge 30 giugno 1908, codesto onere debba ritenersi come un corrispettivo dello eventuale obbligo della garanzia del fondo. Ha inoltre aggiunto che se fosse diversamente, il fondo di garanzia verrebbe ad accumulare un patrimonio evidentemente sproporzionato alla necessità, affluendo allo stesso, non solo le ritenute non ripetibili degli impiegati redenti, ma altresì quelle degli altri impiegati che cessando dal servizio non reclamano la restituzione delle somme mensilmente da essi rilasciate, senza parlare degli interessi sulle somme ritenute sugli stipendi. Ma da nessuna delle disposizioni legislative vigenti al tempo delle cessioni fatte dal Borrello e che regolano la cessione degli emolumenti degli impiegati si desume il principio ritenuto dal Tribunale.

Il rilascio sulla prima rata di stipendio nella misura del 2 % sullo ammontare complessivo della cessione fatta dall'impiegato e la non ripetibilità sia di tali somme che di quelle che, mensilmente si rilasciano dagli mpiegati cedenti, sono disposizioni stabilite allo scopo di potersi costituire il fondo di garanzia in maniera salda e tale da ispirare fiducia agli Istituti cessionari. Nè aveva poi il Tribunale elementi positivi per ritenere che il fondo di garanzia, accresciuto dagli interessi diventasse così pingue da dover far fronte ad ogni evenienza senza bisogno di molestare l'impiegato pel quale le somme fossero state pagate: al contrario, se si riflette che le ritenute mensili a carico degli impiegati che non abbiano fatta cessione possono essere richieste da costoro quando cessano dal servizio, dovrebbe arrivarsi a conclusioni alquanto lontane da quelle ottimistiche vedute dal Tribunale, il cui principio ove fosse accolto potrebbe anzi condurre alla rovina del fondo di garanzia, dati anche i casi al certo non infrequenti di dolosa e colposa cessazione del servizio, pei quali il trasferimento della cessione a carico del fondo stesso assumerebbe proporzioni assai onerose per effetto della frode o della colpa di chi di esso ebbe a giovarsi.

Inefficaci debbono quindi reputarsi le suddette argomentazioni con le quali la sentenza impugnata tenta di dimostrare che

all'impiegato cedente non incomba l'obbligo di rimborsare il fondo di garanzia delle somme che esso ebbe a versare all'Istituto cessionario, mentre il concetto contrario balza in maniera evidente dallo scopo, dal carattere e dalla stessa denominazione del fondo che è destinato ad esercitare una semplice funzione di garanzia senza la quale i mutuati non presterebbero il loro credito a favore degli impiegati e lo presterebbero a condizioni usurarie e pertanto non può essere negato al detto fondo come già si disse, il regresso contro il debitore principale.

Ad ogni modo, se qualche dubbiezza potè sorgere nella interpretazione della legge del 1908 sulla cessione degli stipendi, ogni perplessità è stata dileguata dall'ultimo capoverso dell'art. 22 del Regolamento sulla cessione degli stipendi degli Agenti Ferroviari, approvato con R. Decreto 29 luglio 1914, n. 850, il quale capoverso stabilisce che in caso di cessazione dal servizio per qualunque causa, senza diritto a pensioni od indennità (ch'è il caso attuale) l'Amministrazione esercita e promuove verso lo Agente debitore o chi di ragione, per conto del fondo di garanzia, tutti i diritti e le ragioni a questo spettanti ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1915 Cod. Civ. E l'art. 3 della legge 16 dicembre 1914, numero 1362 sulla cedibilità degli stipendi degli impiegati prescrive poi, che i debiti lasciati insoluti verso i fondi di garanzia degli impiegati ed operai che abbiano cessato dal servizio per qualunque causa, potranno essere ricuperati, salvo le azioni riservate ai fondi stessi nei casi previsti dagli art. 6 della legge 30 giugno 1908, n. 444, su tutti i beni mobili ed immobili dei debitori o dei loro eredi. Questa disposizione legislativa venuta posteriormente alla cessione fatta dal Borrello, ha carattere dichiarativo della legge del 1908 per quanto si riferisce al principio non apertamente espresso, ma che risultava insito in detta legge e pone quindi fine ad ogni dibattito sui diritti del fondo di garanzia, disposizione che il Tribunale con la sentenza appellata non teneva in alcun modo presente. Del resto il detto Tribunale, composto quasi interamente degli stessi magistrati che proferirono la sentenza ora impugnata, con altra elaborata decisione in data 26 marzo 1917 estesa dal suo Capo (1), in causa Amministrazione

(1) Ved. Boll 1917-IV-223.

ferroviaria e Majone, prodotta in copia dalla suindicata Amministrazione nel giudizio attuale, ripudiando la tesi dapprima sostenuta, ebbe a ritenere perfettamente legittima l'azione di regresso del fondo di garanzia nei casi come quello che forma obbietto del litigio attuale. Risultando quindi dai documenti prodotti dall'Amministrazione ferroviaria che questa prelevò dal fondo di garanzia per corrisponderle alla Cassa cessionaria le seguenti somme rappresentanti il residuale debito del Borrello, lire 1042.55 durante il periodo della sospensione del detto impiegato e lire 961.08 in seguito al riscatto della cessione, operato quando il detto impiegato venne destituito, e così in tutto lire 2003.63, deve il Borrello stesso essere condannato a rimborsare la cennata somma all'Amministrazione medesima che agisce per conto del fondo di garanzia, insieme agli interessi dal giorno della giudiziale domanda.

Ed in tali sensi e per le suesposte ragioni deve quindi essere riformata la sentenza del Tribunale impugnata dall'Amministrazione ferroviaria, ponendosi come per legge le spese e gli onorari del doppio giudizio a carico dell'appellato Borrello che risulta soccombente.

Errata-corrige

Errata-corrige all'allegato *A* all'ordine generale n. 4-1918.

Bollettino ufficiale n. 21 del 23 maggio 1918.

	Errata			Corrige		
Pag. 205	Chiaravalle Milanese-Locate Triulzi-Villamaggiore-Certosa-Pavia			Locate Triulzi-Villamaggiore-Certosa-Pavia		
Pag. 230	Chiaravalle Milanese	—	23	—	—	—

Bollettino ufficiale n. 24 del 13 giugno 1918.

Alla fine del primo capoverso dell'Ordine di Servizio n. 66 — *Trasporti durante la guerra* — invece della dicitura « *a decorrere dal 15 andante* », sostituire quella « *a decorrere dal 16 andante* ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . . L. **4.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . » **8.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XI - N. 26 27 GIUGNO 1918

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

Roma, giugno 1918 — Tip. Nazionale Bertero di G. Guadagnini e C.

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordine di servizio e Circolari *di durata determinata.*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO LUOGOTENENZIALE 12 *febbraio* 1918, *n.* 146, *concernente il servizio volontario civile per la prestazione d'opera occorrente all'agricoltura ed a determinate industrie, nonchè ai pubblici servizi* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

In forza dei poteri conferiti al Governo del Re dalla legge 22 maggio 1915, n. 671;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto coi ministri segretari di Stato per l'interno, per il tesoro, per le finanze, per la guerra, per le armi e munizioni, per l'agricoltura e per le poste e telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Al fine di procurare la prestazione d'opera occorrente all'agricoltura ed alle altre industrie indicate nell'art. 4, nonchè a pubblici servizi governativi, provinciali e comunali e d'altri enti pubblici esistenti in ciascun Comune, compresi gli Istituti di credito, di risparmio e di previdenza, e le istituzioni di assistenza civile e di propaganda, sono invitati i cittadini di ambo i sessi nati entro il 1° gennaio 1857 ed il 31 dicembre 1903 a voler dichiarare se ed in quali di tali industrie e pubblici servizi, esistenti nel Comune

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 febbraio 1918, n. 44.

di propria residenza, essi offrono di prestare gratuitamente o mercè congrua rimunerazione l'opera loro.

Nel caso di volontarie offerte di prestazione di lavoro presso industrie o pubblici uffici siti in Comuni diversi da quelli ove l'offerente ha la propria residenza, sarà a questo corrisposta anche una indennità di viaggio, nella misura che sarà stabilita da apposita tabella da approvarsi dal Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro.

Art. 2.

Qualora le offerte volontarie di prestazione di lavoro non fossero sufficienti a far fronte alle richieste, sarà disposta, limitatamente alle persone di età maggiore e di sesso maschile, la precettazione coattiva del lavoro da prestarsi nell'agricoltura e presso industrie o pubblici uffici siti nel Comune di residenza del precettato e saranno date le norme per l'applicazione di tale precettazione coattiva.

Art. 3.

Sono dispensati dal presentare offerte volontarie di prestazione d'opera di cui all'articolo primo:

a) i militari che si trovino sotto le armi, anche se in licenza, compresa la licenza agricola, ed i militari assegnati a stabilimenti, imprese od aziende in qualità di esonerati, comandati o lasciati a disposizione;

b) gli addetti a lavori negli stabilimenti militari, ausiliari, requisiti od assimilati;

c) gli addetti a lavori agricoli o che prestano comunque la loro opera in servizio dell'agricoltura e nella manipolazione o trasporto dei prodotti agricoli;

d) gli impiegati e i salariati presso pubblici uffici governativi, comunali e provinciali od altri enti pubblici;

e) gli inabili a qualsiasi lavoro;

f) i medici, i veterinari, i farmacisti e gli infermieri che esercitano la loro professione.

Art. 4.

Le industrie per le quali è richiesta l'offerta di prestazione di opera volontaria sono le seguenti:

a) *Industria agricola.*

Si intendono compresi tutti i lavori di qualsiasi specie attinenti all'agricoltura, alla manipolazione od al trasporto dei prodotti agricoli.

b) *Industrie estrattive del sottosuolo.*

Miniere di combustibili fossili — Miniere di minerali metallici — Miniere di zolfo.

c) *Industrie del legno.*

Abbattimento piante — Fabbricazione carbone vegetale — Lavorazione meccanica del legno in rapporto ai bisogni di guerra (costruzione baracche, casse da imballaggio, proiettili, infissi, casse per armi da fuoco).

d) *Industrie alimentari.*

Pilerie riso — Mulini — Panifici — Pastifici — Fabbriche di conserve alimentari — Carnifici — Pesca.

e) *Industrie spoglie animali.*

Concerie — Calzaturifici — Sellerie.

f) *Industrie che lavorano ed utilizzano i metalli.*

Stabilimenti siderurgici — Stabilimenti metallurgici — Fonderie — Stabilimenti per costruzioni meccaniche — Trafilerie —

Fabbriche di proiettili — Fabbriche d'armi — Cantieri navali — Fabbriche d'automobili — Stabilimenti per costruzioni aeronautiche.

g) *Industrie della lavorazione dei minerali*
(metalli esclusi).

Fornaci da calce — Fornaci da cemento — Fornaci da laterizi — Fabbriche di materiale refrattario — Vetrerie — Fabbriche di stoviglie.

h) *Industrie per la lavorazione delle fibre tessili.*

Cotonifici — Canapifici — Jutifici — Lanifici — Tessiture — Stabilimenti per cotoni idrofili e garza — Laboratori per la confezione di indumenti militari.

i) *Industrie chimiche.*

Stabilimenti per la produzione di sali e acidi — Raffinerie di zolfo — Fabbriche di colla e concimi — Fabbriche di fosforo — Fabbriche di fiammiferi — Fabbriche di prodotti esplodenti — Distillerie e raffinerie di petrolio — Distillerie di catrame — Distillerie e raffinerie di alcool — Fabbriche e raffinerie di zucchero — Stabilimenti per la lavorazione dei grassi — Fabbriche di sapone — Fabbriche di candele — Fabbriche di carboni elettrici — Stabilimenti per prodotti farmaceutici — Stabilimenti per la produzione di idrogeno ed ossigeno — Fabbriche di carburo di calcio — Fabbriche di calciocianamide — Stabilimenti per la lavorazione dei tabacchi — Stabilimenti per la lavorazione e utilizzazione del caucciù e guttaperca — Fabbriche di combustibili conglomerati.

l) *Industrie e servizi rispondenti a bisogni collettivi e generali.*

Aziende per la produzione e distribuzione di gas illuminante — Aziende per la produzione e distribuzione di energia elettrica

— Fabbriche di ghiaccio e magazzini frigoriferi — Cartiere — Industrie poligrafiche — Aziende per la distribuzione di acque potabili — Aziende per servizi di trasporto e comunicazione.

—m) *Industrie delle costruzioni edilizie, stradali ed idrauliche.*

Tutti i lavori di interesse pubblico ordinati dallo Stato, dalle Provincie, da Comuni e da altri enti pubblici.

Art. 5.

Con pubblico manifesto da affiggersi nelle località più frequentate del Comune, il sindaco inviterà le persone di cui all'articolo 1° a presentare le proprie offerte nei giorni che saranno stabiliti per tutto il Regno dal Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro. Saranno adottati anche altri mezzi di pubblicità ritenuti opportuni, e fra essi la pubblicazione degli inviti nei giornali locali.

Art. 6.

Il manifesto di cui all'articolo precedente, il quale potrà essere redatto conformemente all'allegato n. 2, deve contenere l'invito ai nati fra il 1° gennaio 1857 ed il 31 dicembre 1903, e non esentati in conformità dell'art. 3, a voler dichiarare con la massima precisione e specificazione possibili, il genere di lavoro che essi offrono di prestare mercè rimunerazione o gratuitamente, e se per tutta la giornata lavorativa o per determinate ore, nelle industrie di cui all'art. 4 o nei pubblici servizi indicati all'art. 1° siti nel Comune di propria residenza.

Il manifesto deve contenere anche l'invito a dichiarare se l'offerente sia disposto a prestare servizio anche presso industrie o pubblici uffici siti fuori del Comune di propria residenza, e ad indicare le relative località, con avvertenza che, in tal caso, gli sarà corrisposta l'indennità di cui al secondo alinea dell'art. 1.

Art. 7.

Le offerte volontarie di lavoro possono essere fatte per lettera, oralmente o mercè apposite schede.

Esse dovranno contenere le seguenti indicazioni:

1. Cognome, nome e paternità;
2. Sesso;
3. Età: anni compiuti;
4. Nazionalità;
5. Residenza abituale;
6. Professione, arte, mestiere, od occupazione esercitati presentemente;
7. Se l'offerente sia presentemente disoccupato;
8. Industria o pubblico Ufficio presso cui il dichiarante offre di prestare la propria opera, specificando la qualità del lavoro che offre;
9. Se l'offerta si estende a tutta la giornata lavorativa o se è limitata solo ad alcune ore. In questo caso dovranno indicarsi le ore nelle quali si offre di prestare il lavoro;
10. Se l'offerta è fatta gratuitamente o mercè congrua rimunerazione;
11. Se il dichiarante sia disposto ad offrire la propria opera fuori del Comune di propria residenza e indicare eventualmente i Comuni nei quali è disposto a prestarla;
12. Data ed indirizzo preciso.

Art. 8.

Le offerte fatte per lettera saranno inviate per mezzo postale od altrimenti alla sede comunale o agli altri uffici comunali indicati nel manifesto di cui all'art. 5.

Le offerte orali possono essere fatte sia presso i predetti uffici comunali, sia presso le altre località indicate nel manifesto del sindaco.

Nei predetti uffici e località le offerte orali saranno trascritte nelle apposite schede dal personale a ciò incaricato dal Comune.

Art. 9.

Quando le offerte sono fatte su schede, queste debbono essere conformi all'allegato modello. Di tali schede i sindaci cureranno una conveniente distribuzione e faranno depositare un congruo numero, oltre che negli uffici comunali, anche presso i Comitati di assistenza civile e di propaganda, presso gli uffici, le ricevitorie e le collettorie postali e presso le rivendite di generi di privativa, i quali cureranno di fornirle ai richiedenti.

Le schede riempite saranno consegnate agli uffici od incaricati comunali, o trasmesse con qualsiasi mezzo al Municipio.

Se inviate per posta in busta aperta godono della franchigia postale.

Art. 10.

Le schede conformi al modello allegato, occorrenti nei Comuni capiluoghi di Provincia o di circondario, saranno stampati a cura dei rispettivi Comuni.

Le schede occorrenti per gli altri Comuni saranno stampate a cura dei rispettivi prefetti i quali ne invieranno ai Comuni stessi quel numero che ritenessero sufficiente al bisogno.

Le spese di stampa sono a carico dello Stato.

Art. 11.

Decorso il termine per la presentazione delle offerte, i Comuni avranno cura di farne lo spoglio ripartendole per industrie e per pubblici uffici e formando in ciascuna categoria altrettanti gruppi di schede, distinti per sesso, secondo che l'offerta sia fatta per tutta la giornata lavorativa o per parte di essa, o per lavoro da prestarsi nella propria residenza o fuori di essa.

Art. 12.

Il sindaco di ciascun Comune o un commissario da lui nominato, ed ove sia ritenuto opportuno, un Comitato anche da lui

nominato, provvederà a quanto occorre per il conveniente funzionamento, nell'àmbito del proprio Comune, del servizio volontario civile disciplinato dal presente decreto.

A cura del sindaco o del commissario o del presidente del Comitato di cui al precedente comma sarà trasmesso sollecitamente alla Commissione provinciale un elenco delle persone che abbiano offerto di prestare la loro opera in Comune diverso da quello della loro residenza, ma compreso nella Provincia. Tale elenco dovrà contenere il preciso indirizzo degli offerenti lavoro e le altre indicazioni risultanti dalla scheda.

Analogo elenco riguardante le persone che abbiano offerto di prestare la loro opera fuori Provincia sarà inviato alla Commissione centrale.

Quando nelle offerte risultino specificatamente indicati Comuni diversi da quello della residenza dell'offerente, nei quali egli offre di prestare la propria opera, dovranno di ciò informarsi anche i sindaci di tali Comuni.

Art. 13.

Le richieste di mano d'opera da parte degli esercenti le industrie indicate nell'art. 4, come anche le richieste di impiegati da parte di pubblici uffici, devono essere presentate al sindaco, al commissario, o al Comitato di cui all'articolo precedente, corredate delle necessarie notizie circa l'industria o l'ufficio per cui la prestazione d'opera è richiesta e circa le principali condizioni della prestazione stessa.

Il sindaco, il commissario o il Comitato predetto si interesserà per il collocamento degli offerenti presso coloro che ne hanno fatta richiesta.

La misura della rimunerazione, le eventuali prestazioni in natura e gli altri patti di lavoro sono convenuti fra le parti interessate e non possono essere inferiori o meno favorevoli di quelli vigenti localmente per concordati di tariffa e contratti collettivi di lavoro.

Per il licenziamento delle persone assunte al lavoro in applicazione del presente decreto si osserveranno le consuetudini locali in quanto non sia diversamente convenuto fra le parti.

Art. 14.

Qualora nel Comune non siano disponibili tanti offerenti di prestazione d'opera quanti ne sono stati richiesti dagli enti pubblici o dagli industriali a norma della prima parte dell'articolo precedente, le relative domande rimaste totalmente o parzialmente insoddisfatte saranno a cura del sindaco, del commissario o del Comitato comunale, trasmesse al presidente della Commissione provinciale di cui all'art. 15.

Così pure saranno a cura del presidente della Commissione provinciale trasmesse al presidente della Commissione centrale di cui all'art. 16 le domande degli industriali e degli enti pubblici le quali non abbiano potuto avere accoglimento da parte della Commissione stessa per l'insufficiente numero delle offerte di prestazione di opera nella Provincia.

Art. 15.

Presso ogni Provincia è istituita una Commissione provinciale pel servizio volontario civile, di cui fanno parte:

il prefetto o un suo delegato anche estraneo alle pubbliche Amministrazioni, che la presiede;

due esercenti le industrie di cui all'art. 4;

due operai delle industrie di cui all'art. 4;

un funzionario dell'Amministrazione governativa, o comunale o provinciale o di altri enti pubblici;

un ufficiale del R. esercito;

un rappresentante del Comitato regionale di mobilitazione industriale, nei capoluoghi di Provincia in cui esista tale Comitato;

un rappresentante della Commissione locale per le esonerazioni temporanee, nei capoluoghi di Provincia in cui esista tale Commissione;

un rappresentante della Commissione provinciale di agricoltura;

una componente di un Comitato locale di assistenza civile;

il segretario provinciale delle opere federate di assistenza e propaganda nazionale.

La Commissione provinciale è nominata dal prefetto.

Spetta alla Commissione provinciale di invigilare sul conveniente funzionamento del servizio volontario civile e di promuovere lo sviluppo nell'àmbito della Provincia.

Essa darà anche al Ministero le indicazioni necessarie e farà le proposte ritenute più opportune per l'intensificazione del servizio.

La Commissione provinciale avrà un proprio ufficio di segreteria, il cui personale sarà nominato dal prefetto e scelto preferibilmente tra gli offerenti di lavoro contemplati nel presente decreto, tra i cittadini particolarmente esperti, tra funzionari dello Stato in attività di servizio o a riposo e fra ufficiali o militari dichiarati non idonei alle fatiche di guerra. La nomina del personale suddetto non potrà in nessun caso aver effetto per un tempo ulteriore a quello della conclusione della pace.

Art. 16.

Presso il Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro, è istituita una Commissione centrale pel servizio volontario civile. nominata con decreto Reale su proposta del ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, d'accordo col ministro per le armi e munizioni per quanto riguarda i rappresentanti del Comitato centrale di mobilitazione industriale e della Commissione centrale per le esonerazioni temporanee.

La Commissione centrale per il servizio volontario civile sarà composta di 16 membri, fra cui:

due esercenti le industrie di cui all'art. 4;

due operai delle industrie di cui all'art. 4;

un membro scelto fra i funzionari dell'Amministrazione governativa, provinciale o comunale, o di altri enti pubblici;

il direttore generale del lavoro o un suo delegato;

l'ispettore generale dell'industria o un suo delegato;

un ispettore dell'industria o del lavoro;

un rappresentante del Comitato centrale di mobilitazione industriale;

un rappresentante della Commissione centrale per le esonerazioni temporanee;

un rappresentante del Comitato centrale di mobilitazione agraria;

un rappresentante del Comitato centrale delle opere federate di assistenza e propaganda nazionale.

Con lo stesso decreto sarà nominato il presidente della Commissione, scelto fra i suoi componenti.

Alla Commissione centrale spetta la vigilanza del servizio volontario civile in tutto il Regno. Essa presenterà al ministro le proposte ritenute più idonee per lo sviluppo e per la intensificazione del servizio ed esaminerà le questioni che dal ministro le verranno presentate.

La Commissione centrale avrà un proprio ufficio di segreteria, i cui componenti saranno nominati dal ministro per l'industria, il commercio e il lavoro e scelti preferibilmente fra le persone di cui all'ultimo alinea dell'articolo precedente.

Art. 17.

Le persone assunte al lavoro in base alla loro offerta volontaria godranno tutti i benefici delle leggi di protezione sul lavoro e di previdenza sociale nelle identiche condizioni degli altri operai od impiegati o salariati.

Esse potranno ottenere un attestato del servizio volontario prestato e fregiarsi di un distintivo le cui caratteristiche saranno stabilite con provvedimento preso dal ministro dell'industria, commercio e lavoro di concerto col ministro della guerra.

Art. 18.

La corrispondenza e gli stampati relativi all'applicazione del presente decreto godranno della franchigia postale e telegrafica nei limiti da stabilirsi con decreto Luogotenenziale promosso dal

ministro delle poste e telegrafi, di concerto col ministro dell'industria, commercio e lavoro.

Art. 19.

Tutti gli atti fatti in applicazione del presente decreto sono esenti da tassa di registro e bollo e da qualsiasi altra tassa.

Art. 20.

Per le spese necessarie all'applicazione del presente decreto è stanziata la somma di un milione di lire in apposito capitolo del bilancio del Ministero per l'industria, il commercio e il lavoro.

Art. 21.

Nulla è innovato alle disposizioni relative alla mobilitazione industriale di cui ai Regi decreti 26 giugno 1915, n. 993, 22 agosto 1915, n. 1277, e 3 luglio 1917, n. 1093.

Art. 22.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno ed avrà vigore fino alla conclusione della pace.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 febbraio 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — CIUFFELLI — NITTI — MEDA — ALFIERI — DALLOLIO — MILIANI — FERA.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

Decreto-legge 10 *marzo* 1918, *n.* 448, *che dichiara di pubblica utilità le opere per l'ampliamento e sistemazione del porto di Napoli, e ne approva e rende esecutoria la relativa convenzione in data* 8 *febbraio* 1918 (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con i ministri dell'interno, delle finanze, del tesoro, dell'industria, commercio e lavoro e dei trasporti marittimi e ferroviari;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono dichiarate di pubblica utilità le opere per l'ampliamento e sistemazione del porto di Napoli, contemplate nel progetto di massima 30 maggio 1917 dell'Ufficio speciale del genio civile pei lavori marittimi in Napoli, riconosciuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto n. 493 del 15 agosto 1917; quelle occorrenti per la sistemazione della zona retrostante al porto e le altre per la costruzione di una scogliera di protezione di cui al progetto dello stesso Ufficio del genio civile in data 13 agosto 1917, approvato dal Consiglio superiore addì 16 agosto 1917.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 aprile 1918, n. 88.

Art. 2.

È approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata addì 8 febbraio 1918 tra il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, i ministri dei lavori pubblici, delle finanze, del tesoro, dei trasporti marittimi e ferroviari e dell'industria, commercio e lavoro, in rappresentanza dello Stato, il Comune di Napoli, rappresentato dal sindaco, la Cassa di risparmio del Banco di Napoli, rappresentata dal direttore generale del Banco medesimo, la Camera di commercio di Napoli, rappresentata dal presidente, relativa alla esecuzione dei lavori di cui all'art. 1.

Art. 3.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici saranno stanziate, a partire dall' esercizio finanziario 1919-920, le somme occorrenti per la esecuzione della detta convenzione in ragione di annue lire 3,500,000.

Gli stanziamenti di cui sopra saranno prelevati, sino alla concorrenza delle somme disponibili dopo dedotte quelle occorrenti pei lavori contemplati dall'art. 2 della legge 12 marzo 1911, n. 258, e per le altre opere che risultassero in corso alla data del presente decreto, dai fondi autorizzati dalla legge medesima. Successivamente sarà provveduto con la legge di approvazione del bilancio annuale.

Art. 4.

Per la esecuzione della convenzione di cui all'art. 2 è istituito in Napoli per la durata di anni sessanta, un ente autonomo avente per iscopo:

a) il completamento dei lavori del porto di Napoli;

b) l'incremento degli impianti ed arredamenti del porto stesso;

c) di promuovere lo sviluppo d'industrie che ricavino o diano alimento al movimento marittimo di Napoli.

Art. 5.

L'ente è amministrato da un Consiglio di nove membri composto nel modo seguente:

1° il presidente, da nominarsi con decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto coi ministri del tesoro, dei trasporti marittimi e ferroviari e dell'industria, commercio e lavoro;

2° un rappresentante per ciascuno dei Ministeri dei lavori pubblici, del tesoro, dei trasporti (ramo marittimo) ed uno della Direzione generale delle ferrovie dello Stato da nominasi con decreto dei rispettivi ministri;

3° due membri eletti dal Consiglio comunale, un membro nominato dal Consiglio di amministrazione del Banco di Napoli, ed uno della Camera di commercio di Napoli, tutti scelti fuori del proprio seno fra le persone specialmente competenti.

Il Consiglio delibera validamente con la presenza della maggioranza assoluta dei suoi componenti.

Le deliberazioni si prendono a maggioranza assoluta di voti.

Il presidente resta in carica quattro anni; gli altri componenti il Consiglio si rinnovano per metà ad ogni biennio, e possono, come il presidente, essere riconfermati.

Le disposizioni dell'art. 6 della legge 30 giugno 1908, n. 304, possono essere applicate, con decreti dei ministri competenti, ai componenti il Consiglio di amministrazione e a tutti gli impiegati governativi che siano eventualmente chiamati a prestar servizio presso l'Ente autonomo di cui all'art. 4.

Art. 6.

Spetta al Consiglio di cui all'articolo precedente:

1° provvedere all'amministrazione dell'ente;

2° esercitare nei riguardi dell'appalto e della esecuzione delle opere portuali le attribuzioni spettanti al Ministero dei lavori pubblici, escluse quelle relative al collaudo dei lavori ed alle definitive liquidazioni di essi nei riguardi propri e degli enti chiamati a contribuire;

3° esercitare nei riguardi dei servizi portuali le attribuzioni di competenza del Ministero dei trasporti che con decreto Reale potranno essergli delegate;

4° coordinare, intesa la Commissione di cui all'articolo seguente, le attività degli altri uffici pubblici che attendono a servizi pel porto di Napoli, promovendo, ove occorra, dai competenti Ministeri gli opportuni provvedimenti;

5° assistere sia direttamente sia mediante concessionario l'esercizio di servizi nel porto, salva sempre l'approvazione del Ministero dei trasporti;

6° determinare, inteso il capitano del porto e la Camera di commercio, le tariffe di imbarco e sbarco per i passeggeri e le merci e per tutti gli altri servizi nel porto (art. 33 legge 5 aprile 1908, n. 111), sotto l'osservanza delle disposizioni legislative di carattere generale.

È peraltro escluso dalla competenza del Consiglio tutto quanto concerne le opere, le servitù ed i servizi militari di terra e di mare, il servizio di pilotaggio, la polizia giudizaria e la giurisdizione penale marittima nel porto, la pubblica sicurezza, la sanità pubblica, e la dogana, nonchè i servizi dell'emigrazione e la giurisdizione relativa.

Le deliberazioni del Consiglio, che non siano di mera esecuzione di precedenti deliberazioni, sono comunicate al Ministero dei lavori pubblici nel caso di cui al n. 2 ed al Ministero dei trasporti negli altri casi, e divengono esecutive dopo quindici giorni dalla comunicazione stessa.

Il ministro dei lavori pubblici ed il ministro dei trasporti hanno facoltà di annullarle per la parte di rispettiva competenza con decreto motivato, purchè questo venga comunicato nel termine di cui al capoverso precedente.

Nei casi di urgenza la deliberazione è esecutiva provvisoriamente ,ma resta in facoltà del ministro di far salve le conseguenze dell'atto verificatesi anteriormente all'annullamento stesso.

Art. 7.

La Commissione di cui al n. 4 dell'articolo precedente è costituita come segue:

il presidente dell'ente autonomo, che la presiede;

il capo compartimento delle ferrovie dello Stato, o un suo delegato;

l'ingegnere direttore dell'Ufficio speciale del genio civile;

il capitano di porto o un suo delegato;

Il direttore della dogana o un suo delegato;

l'ispettore preposto ai servizi dell'emigrazione;

il dirigente l'Ufficio di pubblica sicurezza del porto;

il medico di porto;

un rappresentante del Comune;

un rappresentante della Camera di commercio;

un rappresentante dei lavoratori del porto.

Art. 8.

Per provvedere alle spese per le opere di cui all'art. 1 la Cassa di risparmio del Banco di Napoli è autorizzata a concedere prestiti all'ente autonomo nei limiti e nei modi stabiliti nella convenzione approvata col presente decreto.

Art. 9.

Il Governo del Re ha facoltà in ogni tempo, per gravi motivi, inteso il Consiglio di Stato, di sciogliere il Consiglio affidandone le funzioni ad un R. commissario.

Il Consiglio deve essere ricostituito al più tardi nel termine di sei mesi, e, quando speciali condizioni richiedano un prolungamento dei poteri del R. Commissario, il Governo del Re vi provvede con decreto Reale su parere conforme del Consiglio di Stato.

Tale proroga non può eccedere i sei mesi.

Art. 10.

Passa all'ente, per il tempo della sua durata, l'esercizio dei diritti spettanti al Comune e alla Camera di commercio circa le concessioni pei bacini di carenaggio e dei magazzini generali, lo

esercizio delle grue elettriche esistenti nel porto, i diritti dello Stato sui silos, nonchè il diritto di uso dei capannoni testè costruiti per depositi di juta e cotone.

Spettano inoltre all'ente per il tempo della sua durata, i canoni per le occupazioni temporanee di aree coperte e scoperte nel porto di Napoli, compresi quelli relativi a concessioni vigenti. Gli spettano anche i canoni per le occupazioni delle aree che risulteranno dalle espropriazioni del rione Concerie, contemplate nel progetto, e degli edifici dei Granili, se e quando siano lasciati liberi dall'Amministrazione militare e che potranno essere comunque trasformati e adattati per esigenze del commercio e dell'industria marittima.

Sono deferite al Consiglio le attribuzioni spettanti al capitano di porto per le licenze di concessione per occupazione di aree nel recinto del porto.

Art. 11.

Alla scadenza del termine assegnato alla durata dell'ente autonomo, le opere e le cose ricevute in consegna e quelle da esso eseguite sono devolute allo Stato.

Art. 12.

È istituita a favore dell'ente una soprattassa di ancoraggio di centesimi cinque per tonnellata di stazza netta a carico delle navi che entrano nel porto di Napoli, nei limiti e con le modalità di cui al R. decreto 21 dicembre 1899, n. 465 per la applicazione della detta soprattassa nel porto di Genova.

È inoltre data facoltà all'ente, con l'approvazione dei ministri dell'industria, commercio e lavoro e dei trasporti, di elevare fino a dieci centesimi la soprattassa di ancoraggio e di istituire uno speciale diritto sugli imbarchi o sbarchi di passeggeri nel porto di Napoli, fatta eccezione per le provenienze e per le partenze dal golfo di Napoli e dalle isole delle provincie di Napoli e di Caserta. Tale diritto non potrà superare L. 1 per i passeggieri di 3ª classe. L. 2 per quelli di 2ª classe e L. 5 per quelli di 1ª classe.

Art. 13.

Fermo restando il disposto dell'art. 6, alla esecuzione delle opere provvede il genio civile, secondo le norme stabilite per i lavori di conto dello Stato, mediante l'Ufficio speciale per le opere marittime, cui non potranno essere assegnate altre attribuzioni.

Anche nei riguardi di tali lavori restano inalterate le funzioni dell'ispettore compartimentale.

Art. 14.

La vigilanza e la tutela sull'ente sono esercitate dal Ministero dei lavori pubblici, dal Ministero del tesoro e da quello dei trasporti per la parte di rispettiva competenza. Essi possono inoltre, in ogni tempo, (disporre ispezioni e verifiche sull'andamento di ogni ramo dei servizi affidati all'ente.

Art. 15.

L'ente autonomo deve compilare due distinti bilanci: uno per la gestione e la esecuzione delle opere di cui all'art. 2, e l'altro per ogni altra sua attività.

Le spese generali di amministrazione saranno proporzionalmente ripartite fra i due bilanci.

Art. 16.

Il prodotto netto dell'esercizio delle varie attività sarà destinato a costituire uno speciale fondo per il raggiungimento degli scopi dell'ente.

Art. 17.

Con decreto Reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici, del tesoro, dei trasporti e dell'industria, sarà approvato il regolamento dell'ente, nel quale saranno anche comprese le disposizioni attinenti al patrimonio, alla contabilità e alla vigilanza.

Art. 18.

Il servizio di tesoreria dell'ente sarà fatto dal Banco di Napoli.

Art. 19.

È data facoltà al Comune di Napoli di affidare all'ente la esecuzione dei lavori nella zona aperta, di cui alla Legge 8 luglio 1904, n. 351, e la cessione di aree nella detta zona per l'impianto di stabilimenti industriali.

Di tale gestione dovrà essere tenuto conto separatamente.

I mutui autorizzati con la legge 8 luglio 1904, n. 351 e con la legge 5 luglio 1908, n. 351, saranno in tale caso contratti dal Comune nell'interesse dell'ente, restando a carico del Comune i relativi interessi e l'ammortamento.

Art. 20.

È in facoltà del Ministero dei lavori pubblici di affidare all'ente, a rimborso di spese, con l'osservanza, per quanto riguarda i contributi, delle disposizioni della legge 2 aprile 1885, n. 3095 (testo unico) le opere portuali non comprese nell'annessa convenzione e quelle contemplate nel presente decreto dopo i collaudi; nonchè la esecuzione delle opere di cui all'art. 2 della legge 12 marzo 1911, n. 258, e di altre già autorizzate.

Art. 21

Alle espropriazioni occorrenti per la esecuzione dei lavori di ampliamento della zona contigua al porto, delle opere ulteriori dirette a congiungere il porto con la zona industrale, all'ampliamento di questa e alle espropriazioni di aree per la costruzione così di opere pubbliche come di stabilimenti industriali, sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, sul risanamento della città di Napoli.

Le aree per gli stabilimenti industriali dovranno essere cedute al prezzo di costo.

Le operazioni relative alle dette espropriazioni, che si effettueranno gradualmente, a seconda del bisogno, saranno eseguite direttamente dall'ente, il quale potrà immettersi nel possesso dei beni occorrenti in seguito alla compilazione dello stato di consistenza dei fondi da occupare, da approvarsi dal prefetto di Napoli

Il prefetto determinerà pure la somma che in via provvisoria dovrà depositarsi per indennità di espropriazione e per i risarcimenti che eventualmente potessero competere.

Il verbale di consistenza, di cui sopra, equivale alla perizia di cui all'art. 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 22.

Passeranno a far parte del territorio amministrativo di Napoli per l'ampliamento della zona aperta le prossime zone ad oriente della medesima ed appartenenti ai comuni di San Giovanni a Teduccio, di Barra e di Ponticelli, sino a raggiungere il confine segnato nelle piante topografiche catastali dalle seguenti strade rispettivamente pei diversi tre Comuni:

a) in Comune di San Giovanni a Teduccio:

Via Vigliena, dalla spiaggia all'attraversamento con la via di San Giovanni a Teduccio; segue primo tronco della via provinciale per Ottaiano sino all'incontro con quella dello Sperone; segue tronco di via provinciale dello Sperone sino al limite col tenimento di Barra sulla via comunale Figurella;

b) in comune di Barra:

Strada comunale traversa, dalla via dello Sperone, seguendo il tronco pressochè parallelo all'alveo di Pollena e di seguito a quello normale al medesimo ed altro successivo sino da ovest ad est lungo il confine fra Barra e Ponticelli, sino a raggiungere la via comunale Tierso; segue tronco di via comunale Tierso, sino a raggiungere il confine col Comune di Ponticelli, sulla via provinciale delle Brecce;

c) in Comune di Ponticelli:

Tronco di via comunale Gaelone dalla provinciale delle Brecce fino a raggiungere il confine con il tenimento di Napoli sul fiume San Severino.

In quest'ultimo Comune la zona corrispondente confina ad ovest con la parte di tenimento di Barra, che come sopra passa in quello amministrativo di Napoli.

I rapporti tra i Comuni di Napoli, San Giovanni a Teduccio, Barra e Ponticelli, in dipendenza della presente disposizione, saranno regolati con decreto del ministro dell'interno, sentiti i quattro Consigli comunali ed il Consiglio provinciale di Napoli.

Art. 23.

Alle risultanti aree, da passare nel Comune di Napoli e di cui all'articolo precedente, in espansione della zona aperta, saranno ancora per lo stesso scopo aggregate le residuali zone in Comune di Napoli, a sud della via provinciale delle Puglie e del nuovo rilevato della ferrovia Napoli-Foggia, sino a raggiungere i confini dei prossimi Comuni di Ponticelli e di San Pietro a Patierno.

Art. 24.

Agli stabilimenti industriali che sorgeranno nella zona aperta in ampliamento della esistente saranno estese tutte le disposizioni di indole tributaria ed economica, in quanto applicabili, fissate dalle leggi 8 luglio 1904, n. 351, e 12 marzo 1911, n. 258, concernenti provvedimenti per la città di Napoli.

Il piano regolatore delle opere della zona medesima, da coordinarsi con gli attuali impianti ferroviari(nonchè delle espropriazioni, da effettuarsi secondo le norme della cennata legge del 1904, di tutte le aree e fabbricati in essa zona compresi e da adibirsi per impianti di stabilimenti industriali e case operaie) sarà presentato dall'ente concessionario non oltre il 30 giugno 1918 e approvato con R. decreto. Le corrispondenti espropriazioni saranno fatte dall'ente, totali o parziali per ciascun fondo, a misura che il bisogno lo richiederà.

Art. 25.

Le disposizioni degli articoli 14 e 15 del nuovo testo unico 14 giugno 1917, n. 971, per la imposta e la sovraimposta sui profitti di guerra, si applicano anche agli investimenti e impianti siderurgici, metallurgici, cantieri navali che verranno creati nel territorio del Comune di Napoli entro il periodo di tempo assegnato con la convenzione per il compimento delle opere portuali.

Art. 26.

La convenzione approvata con il presente decreto, i contratti di appalto, i verbali per le espropriazioni e tutti gli atti ad essa inerenti e conseguenti, saranno registrati col diritto fisso di una lira e con esenzione dal pagamento dei diritti di segreteria.

È applicabile la disposizione dell'art. 16, comma 2°, della legge 11 dicembre 1910, n. 855, per la esenzione della imposta di R. M. sugli interessi del mutuo che viene concesso dalla Cassa di risparmio; così pure le quote di annualità cedute saranno esenti dal contributo dei centesimi di guerra, di cui ai decreti 21 novembre 1915, n. 1643, allegato 2, e 21 maggio 1916, n. 695, tanto sugli interessi che sul capitale.

Art. 27.

I contributi degli enti locali per le opere di cui al presente decreto saranno versati direttamente al tesoro in venti annualità in conformità della legge 14 luglio 1907, n. 542.

Alle opere della scogliera di protezione di cui all'art. I sono applicabili le disposizioni dell'art.. 14 della citata legge.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 marzo 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — DARI — MEDA — NITTI — CIUFFELLI — R. BIANCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE *Luogotenenziale* 23 *maggio* 1918, *n.* 740, *che istituisce un ente autonomo con la denominazione di «Azienda portuale di Milano» per la costruzione e l'esercizio del porto di navigazione interna della città stessa* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto coi ministri dell'interno, delle finanze e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 giugno 1918, n. 143.

Art. 1.

È istituito un ente autonomo con la denominazione di « Azienda portuale di Milano » per la costruzione e l'esercizio del porto di navigazione interna in quella città.

Costituiscono il porto di Milano gli scali, commerciale ed industriale, da costruirsi a capo della linea navigabile Milano-Lodi-fiume Adda-fiume Po, fino alla foce, e da Cavanella-Po alla Conca di Brondolo, la darsena di Porta Ticinese, le opere e gli impianti relativi.

Art. 2.

L'ente ha sede in Milano ed avrà la durata di anni 70.

Esso provvede:

a) all'attuazione del progetto in data 20 gennaio 1918, riconosciuto meritevole di approvazione dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto n. 60 del 15 marzo 1918, concernente la costruzione di un porto a capo della linea navigabile di 2ª classe Milano-Lodi-fiume Adda-fiume Po, fino alla foce, e da Cavanella-Po alla Conca di Brondolo;

b) all'attuazione del progetto di pari data, riconosciuto meritevole di approvazione dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto suindicato, e relativo ad opere nuove pel miglioramento della navigazione nella darsena di Porta Ticinese;

c) a successivi miglioramenti delle opere suddette e degli impianti relativi;

d) alla manutenzione e riparazione, ordinaria e straordinaria, del porto di Milano;

e) alla gestione di tutti i servizi portuali;

f) all'amministrazione dei fondi e proventi assegnatigli;

g) alle spese di qualsiasi natura, necessarie pel disimpegno delle attribuzioni sopraindicate.

Per quanto concerne la polizia giudiziaria, la pubblica sicurezza, la sanità pubblica e la dogana nell'àmbito del porto si provvede secondo le disposizioni delle vigenti leggi.

Così in tutto quanto concerne il governo e la regolazione delle

acque, che entrano nella darsena di Porta Ticinese e che ne escono, resta integra ed immutata la competenza del genio civile.

Art. 3.

L'amministrazione dell'Azienda portuale di Milano è affidata ad un Consiglio composto di 9 membri, dei quali il presidente sarà nominato, su terna proposta dal comune di Milano, con decreto Reale, promosso dal ministro dei lavori pubblici.

Gli altri membri saranno nominati: due, dal ministro dei lavori pubblici; uno, dal ministro del tesoro; uno, dalla provincia di Milano; quattro, dal comune di Milano.

Il Consiglio eleggerà nel proprio seno il vice-presidente.

Art. 4.

Il mandato dei componenti il Consiglio di amministrazione dura quattro anni, e può essere riconfermato.

Il presidente deve risiedere a Milano, e non può esercitare altri uffici pubblici, salvo la disposizione transitoria di cui all'articolo 29. Egli ha la rappresentanza dell'Azienda, è incaricato della esecuzione delle deliberazioni del Consiglio, ed ha tutte le altre attribuzioni che gli sono deferite dallo statuto.

Le disposizioni dell'art. 6 della legge 30 giugno 1908, n. 304, possono essere applicate, con decreti dei ministri competenti, ai funzionari governativi chiamati a far parte del Consiglio di amministrazione dell'Azienda.

Art. 5.

Entro due mesi dalla pubblicazione del presente decreto sarà per la prima volta provveduto alle nomine di cui al precedente articolo 3.

Nei due mesi successivi il Consiglio di amministrazione delibererà lo statuto dell'ente, nel quale saranno determinate le attribuzioni del Consiglio e del presidente, quali tra le delibera-

zioni del Consiglio (oltre quelle indicate nel presente decreto) siano soggette all'approvazione del Governo, le indennità agli amministratori e quanto altro occorra per il regolare funzionamento del Consiglio.

Nello stesso periodo di tempo il Consiglio sottoporrà all'approvazione del Governo le norme, cui dovrà essere informata l'amministrazione dell'Azienda, durante e dopo la costruzione del porto, per tutto ciò che non sia già regolato dal presente decreto.

Lo statuto e le norme di cui sopra, con le notificazioni che si riterranno necessarie, verranno approvati con R. decreto, su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro.

Art. 6.

In base ai progetti di massima indicati alle lettere *a*) e *b*) dell'art. 2, saranno compilati dall'Azienda portuale i progetti di esecuzione delle opere, per essere sottoposti all'approvazione del ministro dei lavori pubblici, entro il periodo massimo di sei mesi dalla data del decreto Reale di cui all'ultimo comma dell'art. 5.

I lavori dovranno essere iniziati entro sei mesi dalla data della comunicazione dell'avvenuta approvazione Ministeriale, ed essere ultimati nel periodo di dieci anni, per le opere di cui alla lettera *a*), e di due anni per quelle di cui alla lettera *b*) dell'art. 2.

Art. 7.

L'Azienda portuale ha facoltà di proporre, anche in corso di esecuzione delle opere, tutte quelle varianti ai progetti già approvati, che siano consigliate da esigenze tecniche o tendano a migliorare le condizioni di costruzione e di esercizio del porto.

Tali varianti dovranno ottenere la preventiva approvazione del Ministero dei lavori pubblici, ogni volta che importino differenze nella spesa prevista, coi progetti già approvati, per più di L. 100,000, ovvero modificazioni di parti essenziali dei progetti stessi; in tutti gli altri casi la loro ammissibilità verrà giudicata dall'ispettore compartimentale del genio civile.

La proposta, l'esame e l'approvazione dei progetti di varianti non influiscono sulla decorrenza dei termini fissati per l'ultimazione dell'opera, nè sulla misura dei contributi fissati dall'art. 16.

Art. 8.

Per la compilazione dei progetti e per la direzione, contabilità e collaudazione dei lavori di costruzione e di miglioramento, contemplati nell'art. 2, si osserveranno le norme vigenti per le opere di conto dello Stato, che sono nelle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici, in quanto risultino applicabili, in relazione alla speciale organizzazione dell'Azienda.

Art. 9.

Il comune di Milano, nella sua qualità di « concessionario della costruzione del tronco di via navigabile da Milano per Lodi e Pizzighettone alla foce dell'Adda », in base alla legge 7 aprile 1917, n. 599, rimborserà all'Azienda portuale la somma corrispondente al costo del canale dalla diramazione pel porto commerciale fino al corso Ventidue Marzo, occorrente per l'alimentazione all'origine del tronco di via navigabile suddetto, e, per quasi tutta la sua lunghezza, destinato a far parte del porto industriale.

Il costo verrà stabilito aggiungendo, alla spesa effettivamente occorsa per le speciali opere d'arte contemplate in progetto, il prezzo effettivo medio di un tratto di canale di semplice navigazione di uguale lunghezza.

Il rimborso avrà luogo sulla base dei conti annualmente presentati dall''Azienda portuale, salvo liquidazione definitiva dopo che siansi accertati tutti gli elementi pel ragguaglio di cui al precedente comma.

Art. 10.

I contratti stipulati dall'Azienda portuale di Milano non potranno aver durata, nè creare impegni, oltre il termine dell'Azienda

stessa, salvo intervenga espressa autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 11.

È data facoltà all'Azienda di imporre e riscuotere una tassa sulle merci imbarcate e sbarcate, una tassa di stallìa sui natanti, ciascuna delle quali non superiore a lire una per tonnellata metrica, rispettivamente, di carico o di stazza, nonchè multe per contravvenzioni ai vari regolamenti di polizia portuale.

La tariffa di tali tasse, da approvarsi a mente dell'art. 24, potrà essere, con le stesse modalità ivi previste, modificata ogni triennio.

Art. 12.

L'esercizio e la manutenzione del porto industriale resteranno affidati all'Azienda portuale, anche quando il canale di navigazione fosse proseguito verso i laghi. In tal caso però l'esercizio portuale e quello di navigazione dovranno essere coordinati in modo da non recarsi reciproco intralcio, e l'Azienda portuale sarà accreditata dall'Amministrazione esercente il canale della spesa effettiva di mantenimento dei manufatti, oltre ad una quota di spesa corrispondente a quella di manutenzione di un tratto di canale di semplice navigazione avente pari lunghezza.

Art. 13.

L'ente portuale provvederà al servizio di trasporto sui propri binari fino alle stazioni di innesto con la rete di Stato, riscuotendo le relative tasse, e concorderà con le ferrovie dello Stato le norme ed i corrispettivi pel servizio cumulativo e per l'uso dei carri che l'Amministrazione ferroviaria fornirà, su richiesta dell'Azienda portuale, con riguardo alle speciali esigenze del traffiico del porto.

Art. 14.

L'Azienda portuale di Milano dispone dei seguenti mezzi finanziari:

1. Contributi dello Stato, della Provincia e del Comune di Milano.

2. Frutti dell'uso, della concessione e dell'affitto di aree, fabbricati, locali, impianti e meccanismi nel porto di Milano.

3. Proventi dell'esercizio diretto dei servizi del porto e canoni pei servizi dati in appalto.

4. Proventi dell'imposizione di tasse portuali.

5. Somme versate dai privati quale rimborso delle spese occorse per risarcimento di danni arrecati alle opere, impianti, ecc., in contravvenzione alle norme per la polizia tecnica del porto.

6. Proventi per oblazioni e contributi volontari e di qualsiasi altra natura.

7. Ricavi di prestiti e di altre operazioni finanziarie consentite dalle vigenti leggi.

Art. 15.

L'Azienda portuale di Milano, per la provvista dei fondi necessari alle opere di costruzione e di miglioramento di cui all'articolo 2, ha facoltà di contrarre prestiti o di emettere obbligazioni nei modi e colle condizioni che saranno determinate dai ministri del tesoro e dei lavori pubblici.

Art. 16.

Lo Stato, la Provincia ed il Comune di Milano contribuiranno nella spesa di L. 45,000,000 e di L. 1,040,000, rispettivamente previste coi progetti di cui all'art. 2, per la costruzione del nuovo porto di Milano e per le opere di miglioramento della darsena di Porta Ticinese, secondo il riparto stabilito dall'art. 6 del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, sulla navigazione interna e sulla fluitazione, e dall'art. 3 del regolamento relativo, approvato con R. decreto 17 novembre 1913, n. 1514. I contributi verranno corri-

sposti da ciascuno degli enti mediante 60 annualità posticipate, comprensive dell'interesse 5.25 % e dell'ammortamento come appresso:

a) pel nuovo porto di Milano:

Stato, in ragione di 3/5.	L.	1,486,498.23
Provincia di Milano, in ragione del 20 % di 2/5	»	198,199.76
Comune di Milano, in ragione dell' 80 % di 2/5	»	792,799.66
	L.	2,477,497.05

b) per le opere di miglioramento della darsena di Porta Ticinese:

Stato, in ragione di 3/5.	L.	34,354.62
Provincia di Milano, in ragione del 20 % di 2/5	»	4,580.62
Comune di Milano, in ragione dell' 80 % di 2/5	»	18,322.47
	L.	57,257.71

Le annualità di cui alla lettera *a*) decorreranno dalla data di apertura del porto all'esercizio, quelle di cui alla lettera *b*) dalla data del verbale di regolare esecuzione delle opere, giusta gli accertamenti da farsi a norma dell'art. 23.

Qualora l'azienda portuale potesse ottenere i capitali occorrenti ad un saggio minore del 5.25 per cento, oppure qualora la spesa complessiva di costruzione delle opere suindicate dovesse risultare dai consuntivi inferiore a quella preventivata in 46,040,000 lire, le annualità di cui sopra saranno corrispondentemente ridotte. Non si farà invece luogo a variazione delle annualità, ove il saggio dei prestiti sia per risultare più elevato, ovvero se il costo effettivo delle opere riesca superiore a quello pevisto nei progetti di cui all'art. 2, salvo, per quanto riguarda il Comune di Milano, il disposto dell'art. 18.

Trascorso il primo decennio, è data facoltà alle Amministra-

zioni contribuenti di riscattare, col preavviso di un anno, in qualsivoglia epoca, le annualià non ancora scadute, versando in una sola volta il valore capitale corrispondente al saggio di cui sopra è cenno.

Art. 17.

Il prodotto netto risultante dal conto annuo di esercizio, ai sensi dell'art. 19, verrà, pel primo decennio, devoluto alla costituzione di un fondo di riserva per sopperire ad eventuali perdite future. A partire dall'undecimo anno di esercizio, le assegnazioni al fondo di riserva saranno limitate al 10 per cento del prodotto netto.

Le somme così accantonate saranno, coi relativi frutti, investite secondo norme che prescriverà il ministro del tesoro.

Non si farà luogo ad ulteriori assegnazioni di prodotto netto, nè ad accumulazione di frutti, quando il fondo di riserva abbia raggiunta la somma di lire due milioni, salvo a riprenderle tosto che il fondo stesso sia diminuito per effetto di perdite verificatesi.

Parimente, a partire dall'11° anno di esercizio, una ulteriore quota del 10 % sarà prelevata dagli utili per provvedere alle spese di miglioramento delle opere e degli impianti portuali, in relazione alle esigenze del traffico.

La rimanenza di prodotto netto sarà ripartita a favore dello Stato, della provincia e del Comune di Milano nella stessa proporzione stabilita, pei contributi, dall'art. 16.

Art. 18.

Qualora i proventi e i contributi non bastino a coprire gli oneri di esercizio, e non si possa sopperire col fondo di riserva, la differenza emergente dal conto di ogni anno sarà colmata dal Comune di Milano mediante anticipazioni infruttifere, rimborsabili con gli utili che potranno risultare negli esercizi futuri, dopo le assegnazioni alla riserva.

Art. 19.

Nel conto annuale di esercizio dovranno figurare, non solo i contributi dello Stato, della provincia e del Comune di Milano,

di cui all'art. 16, i proventi di qualsiasi altra specie, e spese di esercizio, e quelle di manutenzione, ma altresì una quota di ammortamento del capitale erogato nella costruzione (ivi compresi gli interessi per il periodo di esecuzione delle opere e le spese per la provvista dei capitali), nonchè altra quota per rinnovamento dei meccanismi, degli impianti e del materiale ferroviario, tramviario e galleggiante.

Art. 20.

L'annualità di ammortamento del capitale erogato nella costruzione dell'opera sarà calcolata, agli effetti della determinazione del prodotto netto di cui all'art. 19, in misura costante con ragguaglio alla durata dell'esercizio affidato all'ente, anche se i i prestiti da questi contratti venissero ammortizzati in periodo diverso.

Negli anni in cui l'annualità effettiva fosse per risultare inferiore a quella virtuale come sopra calcolata, dovrà, per la differenza, accantonarsi apposito fondo da investirsi, coi relativi frutti, secondo norme che prescriverà il ministro del tesoro, e da erogarsi nella corresponsione delle maggiori annualità future.

Quando invece l'annualità occorrente per il servizio dei prestiti fosse per risultare superiore a quella virtuale, la differenza sarà fornita dal Comune di Milano, che se ne rivarrà, insieme agli interessi composti, al saggio effettivo dei prestiti afferenti alla costruzione, negli anni in cui l'onere del bilancio, per la estinzione dei prestiti medesimi, verrà a diminuire od a cessare.

Art. 21.

I progetti d'importo superiore alle L. 50,000, per riparazioni straordinarie e per miglioramenti delle opere, dovranno essere sottoposti all'approvazione dell'ispettore compartimentale del genio civile.

Art. 22.

Il ministro dei lavori pubblici vigilerà, a mezzo dell'ispettore compartimentale del genio civile, perchè i lavori sieno eseguiti a

tutta regola d'arte e in conformità ai progetti approvati, e perchè le opere e gli impianti tutti siano sempre conservati in buono stato di mantenimento, senza che pel fatto di tale sorveglianza resti menomata la responsabilità dell'ente.

L'Azienda portuale di Milano dovrà fornire tutti i chiarimenti e mezzi opportuni, e all'occorrenza, su invito dell'ispettore, sospendere momentaneamente i lavori, in attesa delle competenti decisioni del Ministero.

Se dalle verifiche risulterà che le opere e gli impianti non siano regolarmente costruiti o mantenuti, l'ispettore incaricato della vigilanza ne riferirà al Ministero, il quale previa ingiunzione all'ente, potrà provvedere d'ufficio agli occorrenti lavori.

Art. 23.

Dopo ultimata la costruzione del nuovo porto ,il Ministero dei lavori pubblici farà procedere ad una visita di ricognzione generale delle opere, in seguito alla quale verrà stabilita, di concerto con l'Azienda autonoma, l'apertura del porto all'esercizio.

Nell'atto di ricognizione sarà fatta risultare da apposito verbale la descrizione sommaria delle opere e degli impianti eseguiti.

Potrà disporsi l'apertura del porto all'esercizio quando anche resti da eseguire qualche opera non indispensabile al regolare funzionamento del porto, nel qual caso sarà trattenuta dalle Amministrazioni contribuenti la proporzionale parte delle annualità che sarà corrisposta a costruzione compiuta.

Entro sei mesi dalla ultimazione delle opere di cui alla lettera *b*) dell'art. 2, il Ministero dei lavori pubblici ne farà accertare la regolare esecuzione mediante apposito verbale.

Art. 24.

I regolamenti per i servizi del porto, e le tasse e tariffe relative, nonchè le norme per l'applicazione di queste, saranno approvati con decreti Reali, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di

concerto con i ministri delle finanze, industria, commercio e lavoro, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato.

Art. 25.

Nei tre mesi successivi alla chiusura dell'esercizio finanziario, l'Azienda portuale rassegna il conto al ministro dei lavori pubblici il quale, dopo averlo comunicato per le loro osservazioni all'Amministrazione provinciale e a quella comunale di Milano, e trascorso il termine perentorio all'uopo assegnato, provvede, di concerto col ministro del tesoro, in merito alla approvazione di esso. A giustificazione del conto saranno esibiti all'Azienda portuale i necessari documenti e forniti tutti i mezzi per le verifiche che i ministri dei lavori pubblici e del tesoro potranno disporre.

Art. 26.

Il ministro dei lavori pubblici, valendosi, in quanto occorra, anche di funzionari dipendenti da altre Amministrazioni dello Stato, e previo accordo, in tal caso, col ministro competente, può in ogni tempo far ispezionare e sindacare l'andamento di ogni ramo dei servizi affidati all'Azienda portuale.

Art. 27.

Il Governo del Re ha in ogni tempo la facoltà di sciogliere per gravi motivi, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e su conforme parere del Consiglio di Stato, l'Amministrazione dell'ente, affidandola ad un commissario Regio.

La detta Amministrazione deve essere ricostituita al più tardi nel termine di sei mesi. Quando speciali condizioni richiedessero un prolungamento dei poteri del Regio commissario, il Governo del Re provvederà, con decreto Reale, sentito il Consiglio di Stato, e su conforme parere dello stesso.

Tale proroga non potrà eccedere i sei mesi.

Art. 28.

Le opere di cui all'articolo 2 sono dichiarate di pubblica utilità ed alle relative espropriazioni procederà l'Azienda portuale, in quanto non vi abbia già provveduto il Comune di Milano, in virtù dell'articolo 6 della legge 7 aprile 1917, n. 599, e in base alla disposizione di cui all'art. 29 del presente decreto.

Alle dette espropriazioni sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, sul risanamento della città di Napoli.

L'Azienda portuale potrà immettersi nel possesso dei beni occorrenti in seguito alla compilazione dello stato di consistenza dei fondi da occupare, che sarà approvato dal Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministero, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, determinerà pure la somma che invia provvisoria, dovrà depositarsi per la indennità di espropriazione e per gli altri eventuali risarcimenti che ai terzi possano competere.

Il verbale di consistenza di cui sopra equivale alla perizia di cui all'art. 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Ogni variazione o rettifica delle espropriazioni, che si manifestasse necessaria all'atto dell'esecuzione dell'opera, sarà approvata con lo stesso procedimento.

Si applicheranno per tutto il resto le disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 29.

Fino a che non sia stato emanato il decreto Reale di cui all'ultimo comma dell'art. 5, il Comune di Milano continuerà ad adottare tutti i provvedimenti, così di carattere tecnico come amministrativo, per la migliore predisposizione dei lavori, previa intesa col Ministero dei lavori pubblici.

Per il periodo anteriore all'inizio dei lavori di costruzione del nuovo porto, le funzioni di presidente del Consiglio di amministrazione dell'Azienda portuale saranno esercitate dal sindaco di Milano o da chi ne fa le veci.

Art. 30.

Il Comune di Milano cederà all'Azienda portuale, a prezzo di costo, aumentato delle spese accessorie, e degli interessi semplici in ragione del 5 % annuo, gli immobili espropriati od acquistati nella zona in cui debbono svolgersi i lavori affidati all'Azienda stessa, e necessari per l'attuazione dei progetti di cui all'art. 2.

Per gli altri immobli di proprietà comunale, che occorresse occupare per l'esecuzione dei lavori affidati all'Azienda, il corrispettivo della cessione sarà stabilito d'accordo fra le due Amministrazioni.

Art. 31.

In armonia col progresso dei lavori di costruzione del porto, il Comune dovrà adottare tutti i provvedimenti di sua competenza per la formazione delle strade indicate nella planimetria allegata al progetto di cui alla lettera *a*) dell'art. 2, e per l'impianto di tutti gi inerenti servizi municipali.

Per la somministrazione di acqua potabile, gas, energia elettrica, pei raccordi ferroviari e tamviari e per quanto alto occorra pei servizi del porto, le Amministrazioni pubbliche concederanno alla Azienda portuale le maggiori possibli facilitazioni e l'applicazione delle tariffe minime.

Art. 32.

Nell'ambito del porto commerciale sarà creata una zona franca in base a progetto da sottoporre all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici e di quello delle finanze. Le merci destinate ad essa godranno della franchigia doganale e daziaria. I relativi diritti saranno applicati e riscossi, dalle Amministrazioni finanziarie dello Stato e del Comune, all'uscita delle merci dalla detta zona, secondo norme e con le garanzie che saranno concordate fra le rispettive Amministrazioni.

Art. 33.

Gli atti e documenti che occorreranno alla costituzione ed al regolare funzionamento dell'Azienda portuale, il patrimonio di

essa, i redditi di qualsiasi natura, le obbligazioni e gli altri prestiti saranno esenti da qualunque pubblico tributo.

Non saranno inoltre assoggettati alla tassa proporzionale di registro, nè a quella ipotecaria, ma saranno soggetti soltanto per l'una e per l'altra, alla tassa fissa di lire due tutti gli atti e contratti dell'Azienda portuale con gli enti pubblici e coi privati, in quanto abbiano connessione diretta con la costruzione e l'esercizio del porto.

Art. 34.

Allo scadere del tempo stabilito per la durata dell'Azienda portuale, le opere, gli impianti, i meccanismi, i materiali ferroviari e tramviari, i galleggianti ed i fondi accantonati pel rinnovamento dei medesimi, saranno devoluti allo Stato.

I fondi disponibili, compreso quello di riserva, verranno ripartiti fra lo Stato, la provincia ed il Comune di Milano nella proporzione dei rispettivi contributi nella spesa di costruzione.

Art. 35.

Colla procedura indicata nel decreto Luogotenenziale 26 luglio 1917, n. 1270, saranno aggregate al territorio del comune di Milano le zone attualmente appartenenti ai comuni di Chiaravalle Milanese, San Donato Milanese e Mezzate, da occuparsi per l'esecuzione del porto in relazione al progetto di cui alla lettera *a*) dell'art. 2.

Art. 36.

Le operazioni di carico e scarico lungo il canale da Milano, per Lodi e Pizzighettone, a Foce d'Adda dovranno essere effettuate soltanto negli scali pubblici ed in quelli privati di carattere permanente, salvo il caso di speciali licenze, e sempre con l'osservanza delle norme che verranno fissate in apposito regolamento.

Art. 37.

Le eventuali licenze di cui all'art. 36 dovranno avere carattere provvisorio ed essere disciplinate in modo da non recare alcun ostacolo alla navigazione.

Art. 38.

Per la concessione di licenze temporanee e di scali di carattere permanente lungo il canale, quando non sia fatta ad Amministrazioni comunali che direttamente provvedano al relativo esercizio, dovrà chiedersi il parere dell'Azienda portuale di Milano e quello dei Comuni che possano avervi interesse per ragioni di territorio.

Art. 39.

La trazione lungo il canale sarà esercitata in regime di monopolio dell'ente che avrà la gestione del canale medesimo o dai suoi concessionari, fatta esclusione pei galleggianti auto-motori, per i quali la navigazione resta libera, ma sempre con l'osservanza delle prescrizioni regolamentari.

Art. 40.

Il servizio di trazione nel porto di Milano (compreso il tratto industriale sino a che il canale non sia prolungato verso i laghi), è affidato all'Azienda portuale di Milano.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO — DARI — MEDA — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 *maggio* 1918, *n.* 790, *che modifica l'art.* 6 *del decreto Luogotenenziale* 15 *luglio* 1917, *n.* 1182, *concernente la produzione e la distribuzione della carta* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo poteri straordinari per la guerra;

Visto il decreto Luogotenenziale n. 1182 del 15 luglio 1917, col quale è regolata la produzione e la distribuzione della carta;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dal ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio ed il lavoro, di concerto coi ministri delle finanze, del tesoro, dei trasporti, della guerra e della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Alle eccezioni contenute nell'art. 6 (cap. II) del suddetto decreto Luogotenenziale n. 1182 del 15 luglio 1917, sono aggiunte le seguenti:

d) per le carte occorrenti per pubblicazioni, stampati, moduli e corrispondenza ad uso dei Corpi, Istituti e Stabilimenti del R. esercito;

e) per le carte occorrenti all'Amministrazione marittima per la produzione diretta di stampati, moduli, pubblicazioni ad uso

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* **18 giugno 1918, n. 143.**

del R. naviglio, dell'ufficio del capo di stato maggiore, dei Comandi, Istituti e Stabilimenti militari marittimi, del Comitato per l'esame dei progetti di navi e delle direzioni, autorità ed enti vari della R. marina a terra, nonchè per le carte da provvedersi a tutti gli ènti e Stabilimenti suindicati, ad uso di cancelleria e di disegno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — CIUFFELLI — MEDA — NITTI — VILLA — ZUPELLI — DEL BONO.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO-LEGGE LUOGOTENENZIALE 26 *maggio* 1918, *n.* 783, *che proroga il termine fissato dall'art.* 9 *del decreto Luogotenenziale* 1° *agosto* 1915, *n.* 1188, *relativo a provvedimenti intesi a sollecitare l'esecuzione di opere igieniche* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduto il Nostro decreto 1° agosto 1915, n. 1188, contenente

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 giugno 1918, n.144.

disposizioni di carattere transitorio per sollecitare l'esecuzione di opere igieniche;

Veduti i Nostri decreti 13 luglio 1916, n. 932, col quale venne prorogato al 30 giugno 1917 e 1° luglio 1917, n. 1108 col quale venne prorogato al 30 giugno 1918, il termine stabilito nell'articolo 9 del predetto decreto 1° agosto 1915;

Ritenuta la necessità di prorogare ancora di un anno le anzidette disposizioni;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, di concerto coi ministri del tesoro e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il termine fissato dall'art. 9 del decreto Luogotenenziale 1° agosto 1915, n. 1188, già protratto al 30 giugno 1917 col Nostro decreto 13 luglio 1916, n.932, e al 30 giugno 1918 col Nostro decreto 1° luglio 1917, n. 1108, è prorogato fino al 30 giugno 1919.

Art. 2.

Il presente decreto avrà applicazione dalla data del 1° luglio 1918 e verrà sottoposto al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 maggio 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — NITTI — DARI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 2 *giugno* 1918, *n.* 789, *che istituisce un Comitato per l'approvvigionamento delle materie prime e semi lavorate necessarie alla industria nazionale ed all'agricoltura nel periodo di transizione dallo stato di guerra a quello di pace, determinandone la composizione e le attribuzioni* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 22 maggio 1915, n. 671, che conferisce al Governo del Re poteri straordinari per la guerra;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto coi ministri del tesoro e dell'agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per l'approvvigionamento delle materie prime e semi-lavorate necessarie all'industria nazionale ed all'agricoltura nel periodo di transizione dalla guerra alla pace è istituito un Comitato con l'incarico di determinare:

a) il fabbisogno prevedibile delle principali materie prime e semilavorate occorrenti all'industria e all'agricoltura nel detto periodo, in ragione della durata di almeno un triennio, tenendo presenti le condizioni delle relative fonti di rifornimento;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 giugno 1918, n. 144.

b) i modi e le forme di organizzazione e di finanziamento per provvedere gradatamente all'acquisto delle materie stesse;

c) i mezzi di trasporto sia terrestri che marittimi.

Art. 2.

Il Comitato sarà composto di industriali, commercianti, agricoltori, amministratori di Istituti di credito e funzionari dei Ministeri interessati.

La nomina del presidente e dei membri del Comitato sarà fatta con decreto Reale promosso dal ministro per l'industria il commercio e il lavoro, di concerto con gli altri ministri competenti.

Art. 3.

Il Comitato sarà suddiviso in tre sezioni rispettivamente per la determinazione dei fabbisogni, per la organizzazione e il finanziamento degli acquisti, e per i trasporti terrestri e marittimi.

Il Comitato in adunanza plenaria tratterà le questioni di ordine generale e delibererà sulle proposte delle singole sezioni. Esso eleggerà nel suo seno un vice-presidente e i presidenti delle sezioni.

Art. 4.

Il Comitato avrà sede presso il Ministero dell'industria, commercio e lavoro, e sarà assistito da un ufficio di segreteria.

Il personale di tale ufficio sarà nominato con decreto del ministro per l'industria, il commercio e il lavoro.

Art. 5.

Nel bilancio per il Ministero dell'industria, commercio e lavoro per l'esercizio 1917-918 sarà stanziato un fondo di lire 50,000 per le spese inerenti all'esecuzione del presente decreto.

Per la indennità ai membri del Comitato resta fermo il disposto degli articoli 10 e 11 del decreto-legge 18 novembre 1915, n. 1625, convertito in legge con l'art. 4 della legge 21 dicembre 1915, n. 1774.

Art. 6.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato ad Agliè, addì 2 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — CIUFFELLI — NITTI — MILIANI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 16 *giugno* 1918, *per la nomina di un direttore generale ad « honorem » delle ferrovie dello Stato* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 10 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 giugno 1918, n. 146.

ad imprese private, modificato con l'art. 1° del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

L'ingegnere grande ufficiale Rinaldo Rinaldi è nominato, a decorrere dal 16 giugno 1918, direttore generale *ad honorem* delle ferrovie dello Stato, in occasione del suo collocamento a riposo per domanda, deliberato con la stessa decorrenza, quale vice-direttore generale delle ferrovie dello Stato.

Il ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari, è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 16 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — VILLA.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 16 *giugno* 1918, *per la nomina di un vice direttore generale delle ferrovie dello Stato.* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Veduto l'art. 10 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 giugno 1918, n. 146.

l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private, modificato con l'art. 1° del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario per i trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

L'ingegnere grande ufficiale Vincenzo Capello è nominato vice-direttore generale delle ferrovie dello Stato, a decorrere dal 16 giugno 1918.

Il ministro segretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 16 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO — VILLA.

Ordine generale N. 5. (S.).

Nomina del Vice-Direttore generale ing. Capello.

Essendo stato collocato a riposo in seguito a sua domanda il Vice Direttore generale ing. gr. uff. Rinaldo Rinaldi, con decreto Luogotenenziale 16 giugno 1918 è stato nominato Vice Direttore il gr. uff. ing. Vincenzo Capello, già Capo Servizo Principale del Commerciale.

Giusta deliberazione presa dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 20 giugno corrente i due vice direttori generali coadiuveranno il Direttore e lo sostituiranno in caso di assenza o di impedimento nell'ordine di precedenza seguente:

1° Ing. Mosè Berrini
2° Ing. Vincenzo Capello.

Ordine di servizio N. 69. (C.).

Carte di libera circolazione sul Lago di Garda.

A parziale modificazione dell'ordine di servizio n. 40-1918 pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 15 del c. a., si dispone che la validità sui piroscafi del Lago di Garda delle carte di circolazione delle ferrovie dello Stato valevoli per le linee del Compartimento di Milano abbia a cessare col 30 giugno corrente.

Dal 1ª luglio p. v. la libera circolazione dei nostri funzionari od agenti sul Lago di Garda verrà autorizzata mediante distinti permanenti, di modello delle ferrovie dello Stato, sui quali sarà apposto il timbro. Servizio — esente da bollo — (articolo 9 decreto luogotenenziale 23-4-18 n. 560).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 70. (M. T. V. C. IS.).

Trasporto delle materie pericolose e nocive.

Si sono raccolte e coordinate le disposizioni provvisorie attualmente in vigore pel trasporto delle materie pericolose e nocive, in deroga alle prescrizioni dell'allegato 9 alle Tariffe e condizioni pei trasporti, e, che furono sancite dalla Direzione dei trasporti del R. Esercito in virtù del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672 pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 21-1915.

Si richiama l'attenzione sulle facilitazioni ora ammesse nella formazione dei carri scudo ai carri d'esplosivi.

I. — TRASPORTI A GRANDE VELOCITÀ.

1. *Trasporti ammessi.* — Per tutte indistintamente le materie previste dall'allegato 9 alle Tariffe si ammette la spedizione a grande velocità in collettame coi limiti massimi di peso e alle condizioni risultanti dalla seguente tabella, salvo le eccezioni, di cui al punto 2:

Denominazione delle materie	Classificazione		Peso massimo per		Osservazioni
	Categoria	Gruppo	spedizione Kg.	collo Kg.	
Infettanti	1ª	1 e 2	200	100	Le pelli fresche od insalamoiate e simili devono essere condizionate in conformità della nota al gruppo 2 della categoria 1ª dell'allegato 9.
Corrosivi e veleni	2ª	1 e 2	200	100	Per le materie allo stato solido.
				50	» » » liquido.
Combustibili e materie di facile combustione	3ª	—	200	100	
	4ª	—	200	100	
	5ª	1 e 2	200	100	
	6ª	1 e 2	200	100	
Fermentescibili. Decomponibili e tensivi	7ª	1 e 2	60	—	
		3	100	—	
Infiammabili . .	8ª	—	200	100	
	9ª	—	200	50	Devono essere in recipienti di forma prismatica della capacità massima di 20 litri racchiusi due a due in cassette di legno oppure in recipienti cilindrici di latta rinforzati della capacità massima di 20 litri. I singoli colli devono portare almeno due etichette o striscie a colori vivaci ed a caratteri ben visibili con la dicitura « infiammabili ». Il trasporto può aver luogo anche in carri chiusi.
Esplosivi	10ª	1 e 2	50	—	
	11ª	—	50	—	
	12ª	—	40	—	
	13ª	1,2,3,4	40	—	Purchè le spedizioni siano munite della regolare licenza di trasporto a sensi dell'allegato 9 alle tariffe.
	14ª	1 e 2	40	—	

2. In eccezione a quanto sopra le materie di cui appresso saranno accettate pel trasporto a G. V. entro i limiti di peso indicati rispettivamente per ciascuna.

Denominazione delle materie	Classificazione		Peso massimo per		Osservazioni
	Categoria	Gruppo	spedizione Kg.	collo Kg.	
Acetilene sciolte in acetone . . .	7ª	3	1000	100	Le bombole di acetilene sciolto in acetone sono ammesse anche nel compartimento del bagagliaio occupato dal personale di servizio solamente quando sono scortate.
Acido carbonico liquefatto . . .	7ª	3	1000	100	Le bombole di acido carbonico sono ammesse in bagagliaio come quelle di acetilene sciolto in acetone.
Acido cloridrico .	2ª	1	200	75	
Ammoniaca liquefatta (gas ammoniaco compresso)	7ª	3	1000	100	Le bombole di ammoniaca liquefatta sono ammesse in bagagliaio come quelle di acetilene sciolto in acetone.
Benzina.	9ª	—	500	100 250 (a)	(a) Solo nel caso di fusti metallici e purchè il carico e lo scarico vengano fatti a cura o spese delle parti. (Vegg. punto 3).
Carburo di calcio	7ª	2	1000	100	
Clorato di soda .	5ª	2	1000	100	

Denominazione delle materie	Classificazione		Peso massimo per		Osservazioni
	Categoria	Gruppo	spedizione Kg.	collo Kg.	
Denaturante degli spiriti	9ª	—	500	50	
Etere solforico (acqua ragia). .	9ª	—	1000	250	
Fiammiferi delle RR. Privative. .	10ª	1	500	100	
Fosforo bianco. .	10ª	2	200	100	
Fosforo rosso . .	10ª	1	90	—	
Ossigeno	7ª	3	1000	100	*Trasporti per i privati.* – Anche a carro completo purchè l'inoltro possa farsi con treni merci a G. V. o a P. V. Le spedizioni al dettaglio che si devono inoltrare con treni viaggiatori – esclusi i diretti – si accettano se il carico può venire ripartito in modo da non caricare più di due bombole in ciascun carro: le bombole sono ammesse in bagagliaio come quelle dell' acetilene sciolto in acetone. A richiesta dell'Autorità Militare, le bombole di ossigeno sono ammesse nei treni viaggiatori, ed eccezionalmente anche nei treni diretti, tanto al dettaglio che a carro completo, alla condizione, per le prime, che il carico possa farsi ripartendo al massimo due bombole in ciascun carro. *Trasporti per conto dell' Amministrazione ferroviaria.* – Le suddette disposizioni sono applicabili anche ai trasporti per conto della Ferrovia, ma per questi non sussiste la limitazione del numero delle bombole d'ossigeno per ciascun carro, ve-

Denominazione delle materie	Classificazione		Peso massimo per		Osservazioni
	Categoria	Gruppo	spedizione Kg.	collo Kg.	
					nendo date all'uopo speciali disposizioni da parte del Servizio che provvede alla spedizione. Viene ammesso il carico delle bombole anche in bagagliaio, ma nel caso di bagagliai a più compartimenti deve evitarsi di collocarle in quello in cui prende posto il personale di servizio: sono però ammesse anche in questo compartimento purchè siano scortate.
Petrolio	8ª e 9ª	—	1000	100 250 (b)	b) In fusti metallici come la benzina, ecc.
Soda caustica . .	2ª	1	300	300	
Solfuro di carbonio	9ª	—	1000	250	Solo in fusti metallici come la benzina, ecc.
Zolfo	5ª	1	1000	100	

3. *Materie liquide in fusti.* — In aumento alle estensioni di peso sopraindicate, le materie liquide vengono ammesse a G. V. anche oltre i limiti medesimi, purchè le spedizioni siano composte di un solo fusto e questo sia di capacità in via normale usata in commercio e siano naturalmente osservate per l'imballaggio le prescrizioni e cautele stabilite per la qualità del liquido.

Quando il peso superi i chilogrammi 100 le operazioni di carico e di scarico devono essere effettuate a cura o spese delle parti. Nel caso che siano eseguite dall'Amministrazione, sarà dovuta la tassa di L. 0,50 per quintale indivisibile e per ciascuna operazione.

4. *Treni utilizzabili.* — I trasporti a G. V. delle materie pericolose e nocive si effettuano coi treni merci sia a G. V. che a P. V. e solo in mancanza, con treni misti e viaggiatori, esclusi però i diretti e i direttissimi. Agli effetti del trasporto degli infiammabili e degli esplosivi, i treni omnibus sono da considerarsi come misti.

II. — DISPOSIZIONI COMUNI AI TRASPORTI A GRANDE ED A PICCOLA VELOCITÀ.

5. *Corrosivi e veleni.* — È vietato il carico delle materie pericolose e nocive liquide in carri con pareti o con pavimento metallico.

Ad evitare la probabilità di spandimento per corrosione, quando l'acido solforico venga presentato in fusti di ferro, la stazione di partenza dovrà sempre richiedere sulla nota di spedizione o lettera di porto la esplicita dichiarazione che l'acido ha la prescritta concentrazione (98 % almeno di acido monoidrato).

In via eccezionale, si ammette che talune Ditte espressamente autorizzate dalla Direzione Generale effettuino le spedizioni di acido nitrico in damigiane di vetro imbottite o rivestite di erba palustre o di paglia previamente imbevuta in soluzione ignifuga di cloruro di calcio (1), e purchè siano rivestite alla parte superiore di argilla o di altra simile materia inerte, siano coperte con cappello di vimini e chiuse con tappo di grés o di gesso da forma assicurato con robusta tela e legato con corda. Il carico dovrà essere fatto con la massima cura in modo da evitare lo spostamento delle damigiane. Nei trasporti a P. V. a carro completo si deve occupare il solo piano del carro, essendo vietato di sovrapporre le damigiane. Tanto per le spedizioni a carro completo quanto per quelle in collettame al carro dovranno applicarsi i cartelli M. 247-a. L'inoltro dovrà farsi preferibilmente coi treni che non debbano manovrare nelle stazioni intermedie. Sono rigorosamente proibite le manovre a spinta, e nelle manovre ordinarie si dovranno usare

---

(1) Al riguardo il mittente dovrà praticare opportuna annotazione nella *dichiarazione di garanzia* della nota di spedizione o lettera di porto.

le maggiori cautele per evitare urti. A tal fine il macchinista ed il capotreno dovranno essere avvisati, con Mod. M.40 ed annotazione nel foglio di corsa, di usare precauzione.

Il conduttore dovrà sorvegliare che le manipolazioni nei carri contenenti acido nitrico non avvengano mai senza suo ordine diretto, e dovrà dirigerne personalmente le eventuali operazioni di carico e scarico o di trasbordo.

Inoltre i trasporti di cui trattasi dovranno essere distanziati dalla locomotiva (di testa e di coda) e dalle carrozze con viaggiatori almeno con un carro chiuso vuoto o contenente materie inerti (1).

6. — *Damigiane, cesti, panieri e fusti.* — Per le damigiane (piene o vuote) imbottite o rivestite di paglia o di altro materiale di facile combustione trasportate in carri aperti senza copertone, si prescrive che il materiale di imbottitura o di rivestimento sia imbevuto di una conveniente soluzione di cloruro di calcio (2) ed in più sia ricoperto di argilla o di altra simile materia inerte (V. alleg. 9).

Inoltre tanto i trasporti suindicati quanto quelli di cesti o panieri di vimini in carri aperti senza copertone dovranno essere distanziati dalla locomotiva (di testa e di coda) e dalle carrozze con viaggiatori almeno con un carro chiuso vuoto o contenente materie inerti.

I recipienti vuoti che hanno servito al trasporto delle materie pericolose e nocive non devono essere accettati per la spedizione

---

(1) Per materie inerti o a queste assimilabili, per quanto riguarda la potenzialità o facilità di combustione agli effetti della promiscuità di carico o del carico nei carri impiegati come carro scudo, sono da intendersi tutte le materie in genere che non sono comprese fra quelle dell'allegato 9 alle Tariffe, le materie delle categorie 1ª, 2ª e 3ª dell'allegato stesso, più le materie del gruppo 1 della categoria 5ª, meno: vernici, grassi, zolfo, nitrobenzina, materie combustibili intrise di zolfo (canapuli, detti solfanelli), di resina o d'altro (pasta per accensione, torce a vento, ecc.) e del gruppo 1 della categoria 7ª. Notasi che il *legname*, in genere — cioè non compreso fra le predette materie delle categorie vietate — è da considerarsi materia inerte.

(2) Al riguardo il mittente dovrà praticare opportuna annotazione nella *dichiarazione di garanzia* della nota di spedizione o lettera di porto.

se non si trovano nelle condizioni stabilite dall'articolo 5 del relativo Regolamento (alleg. 9 alle Tariffe). In particolare si dovrà accertare che le damigiane, i barili, ecc. siano sempre regolarmente tappati e piombati, e che i sacchi vuoti non contengano residui di materie. In caso di dubbio si dovranno nel trasporto usare le stesse cautele prescritte per la merce per la quale servirono.

Anche i carri serbatoi che sono stati utilizzati per il trasporto di materie pericolose e nocive devono viaggiare chiusi e con tutti gli sportelli e i rubinetti piombati.

7. — *Trasporti di fieno, paglia, torba sciolta od in tritumi e cartone da macero.* — In via eccezionale, e cioè quando non vi siano copertoni disponibili e per attenderli il trasporto dovrebbe subire ritardo, è ammesso che i trasporti di paglia o fieno per conto della Autorità militare si effettuino senza copertone, procurando, in quanto possibile, di utilizzare carri a sponde alte (3). Tale facoltà non è ammessa però per i trasporti che debbano transitare sulle linee elettrificate con filo aereo.

Le stazioni si accerteranno che il carico sia eseguito nei modi prescritti e convenientemente assicurato con filo di ferro ricotto, o con corde ben tese, che passando dagli angoli di una testata vadano diagonalmente agli angoli opposti dell'altra testata del carro passando sopra la parte superiore del carro ed ivi incrociandosi, e che altre solide legature sieno eseguite in senso trasversale.

In via transitoria, è ammesso che, in mancanza di corde di canapa forzinata da millimetri 8, per assicurare il carico vengano adoperate corde formate di fibra di cocco o di juta di diametro non inferiore a 8 millimetri, eseguendo per le legature con corda doppia, anzichè semplice.

Si rammenta che il copertone dev'essere disteso sul carico, dopo eseguite le legature.

È obbligo delle stazioni di partenza di *accertarsi che le dimensioni del carico non eccedano mai quelle della sagoma limite*

(3) Nel mod. M-141 dello stesso giorno o del successivo al trasporto le stazioni indicheranno il quantitativo dei carri inoltrati senza copertone.

stabilita per le linee interessate nei trasporti, specialmente poi quando i medesimi debbono percorrere linee elettrificate con filo aereo.

I dirigenti delle stazioni in cui ha luogo il passaggio dei carri su linea elettrificata con filo aereo e gli agenti di scorta ai treni devono a loro volta fare attenzione ai carri aperti carichi e, nel caso di dubbio sull'eccedenza delle dimensioni o sulla stabilità del carico, non devono immetterli sul tratto elettrificato se non dopo verifica.

Il personale di stazione — per le giacenze in partenza, in arrivo o in transito — e il personale dei treni, durante il viaggio, vigileranno tali trasporti con o senza copertone per assicurarsi che la temperatura si mantenga normale, cioè non superiore a quella dell'ambiente, mediante constatazione fatta portando la mano a contatto del carico su diversi punti e possibilmente fra balla e balla (1).

Constatando elevazione di temperatura, il personale dovrà avvisare subito il dirigente, il quale provvederà che il carro sospetto venga, se possibile, collocato in coda al treno e ad ogni modo sia attentamente sorvegliato durante il percorso. In caso di riscaldamento grave, il carro dovrà essere isolato e il carico scomposto fino al ristabilimento della temperatura normale.

Durante la giacenza in stazione si procurerà di tenere i carri di fieno, paglia, ecc., nei binari lontani da quelli percorsi da locomotive.

Il personale dei treni deve invigilare i carri di fieno, paglia e simili per essere pronto a segnalare tempestivamente l'eventuale principio d'incendio.

È ammesso il trasporto a P. V. per conto dei privati in carri aperti senza copertone della torba sciolta o in tritumi alla rinfusa: la superficie del carico dovrà però venire cosparsa abbondantemente con latte di calce.

---

(1) Quando il fieno, la paglia, ecc., dopo bagnatura, rimangono esposti lungamente al sole, si determina nella massa un'elevata temperatura che può dar luogo a fermentazione, ed in condizioni favorevoli, anche a combustione spontanea.

È ammesso anche il trasporto a P. V. in carri aperti senza copertone del cartone da macero.

8. *Carro scudo ai carri con fieno e simli.* — Per i carri di paglia, fieno e simili muniti di copertone lo scudo sarà costituito da un solo carro vuoto o contenente materie inerti, che deve essere chiuso, se di separazione dalla locomotiva (di testa e di coda), mentre potrà essere aperto, se di separazione dalle carrozze con viaggiatori.

Per i carri di paglia o fieno senza copertone lo scudo è costituito pure da un carro come sopra, però i detti carri devono essere ubicati a distanza di almeno 5 veicoli dalla locomotiva (di testa e di coda).

9. *Trasporti di zolfo.* — A chiarimento dell'ordine di servizio N. 327-1915, resta inteso che lo zolfo in polvere dev'essere caricato in carri chiusi od in carri aperti con copertone.

10. *Trasporti di gas compressi o liquefatti.* — Provvisoriamente, pei trasporti di cloro liquefatto possono venire utilizzati i recipienti destinati al trasporto dell'acido carbonico liquefatto purchè sui recipienti stessi venga stampato con vernice ad olio il nome del nuovo gas, annullando con una barra, pure in vernice ad olio, quello impresso sulle bombole, e tali recipienti si trovino in corrente con le prove regolamentari.

Per i detti trasporti come per quelli degli altri simili del gruppo 3 della categ. 7ª — fatta eccezione per l'ossigeno e per l'aria compressa — siccome trattasi di gas dannosi alla respirazione ed anche nocivi, così si dovranno applicare le etichette prescritte per le materie corrosive e velenose di cui la categ. 2ª e se a carro completo, dovranno effettuarsi in carro coperto con tutte le porte e gli sportelli chiusi. All'atto dell'apertura delle porte si deve procedere con precauzione adottando, nel caso di disperdimento di gas, le cautele che sono suggerite per le materie delle categ. 2ª e 7ª insieme.

Sono ammesse per conto dell'Autorità Militare le spedizioni, sotto scorta, di gas compressi o liquefatti anche in recipienti di piccole dimensioni, esenti dalle prove regolamentari, con la denominazione di: « Gas compressi o liquefatti, nonchè corrosivi e ve-

leni », accuratamente imballati in robuste casse con paglia od analoga sostanza, da caricarsi in carri chiusi, nei quali le casse verranno accatastate con cura ed immobilizzate: ai ganci di chiusura delle porte verranno applicati i cartellini mod. M 247-*a* e ai documenti di spedizione i listini mod. M 272-*g*, completandone la dicitura « corrosivi e veleni » con l'altra di « gas compressi e liquefatti ».

La scorta militare non deve viaggiare nei detti carri, ma in quelli vicini, o, solo quando ciò non sia possibile, nel bagagliaio.

I carri dovranno essere possibilmente attaccati verso la coda del treno.

All'inizio del viaggio il capo della scorta militare ha l'obbligo di consegnare le maschere al personale del treno, assicurandosi poi che le medesime vengano trasmesse agli agenti di cambio che eventualmente si avvicendassero nel servizio, e ritirandole alla fine del viaggio.

I militari di scorta dovranno prendere cognizione dal capo treno delle fermate di qualche entità, nelle quali potranno eseguire le prescritte verifiche dei carri.

Qualora si dovessero fare ai carri stessi delle riparazioni, ed anche soltanto delle verifiche speciali, per eseguire le quali occorresse trattenersi presso i detti carri alquanto tempo, il personale incaricato dovrà dare preventivamente avviso ai militari di scorta, coi quali si dovranno stabilire le precauzioni da prendersi per evitare incidenti.

Al primo indizio di qualche fuga di gas, il capo scorta dovrà avvertire subito il personale di servizio e quando le fughe siano persistenti e la scorta militare non riesca a porvi riparo, i carri verranno, con le debite cautele, scartati nella prossima stazione in un binario appartato, dove rimarranno sotto permanente custodia militare in attesa dei provvedimenti da richiedersi dal capo scorta.

Il personale dovrà poi usare le debite precauzioni nell'entrare nei luoghi di deposito o nell'aprire i carri, evitando di avvicinarsi con lumi accesi per il caso di fughe dai recipienti o di rotture di questi, le quali possono rendere irrespirabile l'ambiente, o dar luogo a incendi o a scoppi: dovrà pure aver presente anche il pericolo in cui incorrerebbe chi trasgredisse al divieto di fumare.

Il carico dei recipienti che contengono gas compressi o lique-

fatti dev'essere fatto in modo da evitare il pericolo di rovesciamento in caso di urti, assicurando i colli con puntelli, ripari, ecc., oppure collocandoli in istrati senza soluzione di continuità, disposti su tutta la superficie del piano del carro.

11. *Trasporto di liquidi infiammabili.* — Nei trasporti di benzina, solfuro di carbonio e simili liquidi infiammabili il personale dovrà usare tutte le precauzioni prescritte per il caso dei gas compressi o liquefatti (punto 10) sia nell'entrare nei luoghi di deposito o nell'aprire i carri, sia nella formazione del carico sui carri stessi.

Non si devono poi lasciare esposti al sole, nemmeno per una non lunga giacenza, i recipienti contenenti benzina, alcool, acqua ragia e simili, e le operazioni di carico e scarico dei recipienti stessi devono essere fatte direttamente fra i carri e i luoghi di deposito senza soste intermedie in località scoperte e battute dal sole, e possibilmente con tubazioni a chiusura ermetica.

È ammesso il trasporto a G. V. a carro completo della benzina in carri ordinari e in serbatoi.

I trasporti a G. V., quando non vengono fatti in bagagliaio, devono aver luogo, anche se a carro completo, in carri chiusi senza freno, o con freno piombato se a mano od isolato se continuo.

I carri completi devono essere collocati il più lontano possibile dalla locomotiva, e in ogni caso, mai a meno di due carri, che dovranno essere vuoti o carichi di materie inerti.

I singoli colli delle spedizioni al dettaglio devono portare due etichette con la dicitura: « Infiammabili ».

Il macchinista e il capotreno devono essere avvertiti di tali trasporti, tanto al dettaglio che a carro completo, mediante modello M 40 e annotazione sul foglio di corsa, completata eventualmente col divieto dell'uso del freno. Inoltre ai carri suddetti dovranno sempre applicarsi le etichette e i cartellini prescritti sia per il divieto delle manovre a spinta sia, per le precauzioni da usarsi nei movimenti con i carri stessi.

I detti trasporti in collettame di benzina e simili liquidi infiammabili saranno, senza eccezione, consegnati e riconsegnati sempre *in via di fatto* fra le stazioni e il conduttore. Questi si dovrà assicurare che i carri in sua consegna, contenenti le suindicate

materie infiammabili, non vengano mai aperti senza un suo ordine diretto e senza la sua presenza non solo, ma dovrà dirigere personalmente tutte le operazioni di carico, scarico e trasbordo che eventualmente si dovessero eseguire nei carri stessi.

In quanto non sia diversamente disposto dal presente Ordine di servizio, valgono, per i trasporti di benzina a G. V., tutte le condizioni pei trasporti a P. V., compresa quella di viaggiare a rischio e pericolo del mittente. Pei trasporti a P. V., restano in vigore le norme stabilite dall'allegato 9 alle Tariffe (categ. 9ª), salvo la facoltà d'impiegare carri chiusi quando si tratti di far proseguire senza trasbordo spedizioni, che abbiano precedentemente viaggiato a G. V.

12. *Carri scudo ai carri con liquidi infiammabili.* — I carri ordinari completi di benzina, solfuro di carbonio e simili (categoria 9ª) devono essere protetti dalla locomotiva (testa o spinta) mediante due carri vuoti o carichi di materie inerti e di cui quello attiguo al carro d'infiammabili dovrà essere chiuso; se però trattisi di serbatoi, anzichè di carri ordinari, è sufficiente separare i serbatoi dalla locomotiva con un solo carro chiuso vuoto o carico di materie inerti. Per la separazione dei carri o serbatoi contenenti liquidi infiammabili dalle carrozze con viaggiatori, basta un carro chiuso o aperto, vuoto o carico di materie inerti.

I carri d'infiammabili poi non devono essere mai a contatto con quelli d'esplosivi, ma separati da essi mediante scudo di due carri chiusi o aperti, vuoti, o carichi. (Vegg. punto 16).

13. *Freni dei serbatoi.* — Si rammenta che il freno dei serbatoi, anche se carichi di liquidi infiammabili, può essere utilizzato come freno attivo.

14. *Trasporti di esplosivi delle categorie* 11ª 13ª *e* 14ª. — Le spedizioni di esplosivi delle categorie 11ª, 13ª e 14ª per *conto dell'Autorità Militare* sono ammesse a G. V. senza limite di peso; inoltre quelle della categoria 11ª sono ammesse anche nei treni viaggiatori, limitatamente però ad *un solo carro* per i treni diretti e direttissimi, e quelle della categoria 13ª sono pure ammesse nei treni viaggiatori, ma limitatamente ad *un solo carro* per qualsiasi specie di treno.

Pel trasporto coi treni viaggiatori occorre:

a) che venga esplicitamente richiesto dal competente Ministero, o dalla Direzione Trasporti e sue Delegazioni di Roma e Torino;

b) che vi sia la scorta di un incaricato dell'Autorità Militare o della Ditta mittente, il quale prenderà posto in carrozza oi in bagagliaio, munendosi, se dipendente dalla Ditta, di regolare biglietto;

c) che i carri esplosivi della categ. 11ª non siano a contatto con la locomotiva, con carri scorta, con bagagliai, con veicoli postali, con veicoli illuminati a gaz o ad acetilene, ma ne vengano distanziati da almeno un carro vuoto o carico di materie inerti e che non sia illuminato a gaz o ad acetilene;

d) che il carro esplosivi della categ. 13ª sia collocato in coda, preceduto da un carro chiuso contenente non meno di 5 tonnellate di sabbia, e, quando siavi la locomotiva di spinta, sia seguìto da un altro carro chiuso, vuoto o contenente materie inerti;

e) che al treno con gli esplosivi venga applicato il regime del giunto telegrafico rispetto tanto al treno che precede, che a quello che segue.

È ammesso il trasporto dei carri esplosivi categ. 13ª e 14ª con treni merci G. V. o con appositi treni straordinari aventi anche la velocità dei treni viaggiatori più celeri delle linee da percorrere, alle condizioni — in aumento alle ordinarie — di cui ai suddetti comma *b*) ed *e*) e purchè a contatto dei carri stessi non vi sia un veicolo illuminato a gas o ad acetilene.

I trasporti delle categ. 11ª, 13ª e 14ª in collettame, analogamente a quanto è richiesto per i liquidi infiammabili, dovranno essere consegnati e riconsegnati sempre *in via di fatto* fra le stazioni e il conduttore. Questi si assicurerà poi che i carri in sua consegna contenenti esplosivi non vengano mai aperti senza un suo ordine diretto e senza la sua presenza non solo, ma dovrà dirigere personalmente tutte le operazioni di carico, scarico e trasbordo che eventualmente si dovessero eseguire nei carri stessi.

15. — *Condizioni e carico degli esplosivi.* — La totalità dei colli costituenti le singole spedizioni a carro completo di esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª può non essere avviluppata con involto impermeabile, purchè le ribalte e le porte del carro siano tenute chiuse.

Analogamente per le spedizioni al dettaglio, purchè l'imballaggio sia stato rinforzato con robusto involucro di tela incerata o di carta-tela impermeabile, e siano tenute chiuse le ribalte del carro e le porte non restino aperte che per il tempo strettamente necessario per le operazioni di carico e scarico.

I colli di esplosivi delle categ. 12ª, 13ª e 14ª che viaggiano nei carri misti senza scorta militare saranno sempre mantenuti nel carro isolati dalle altre merci: non dovranno mai essere nè sottoposti, nè sovrapposti a colli di altra natura; preferibilmente verranno addossati ad una parete del carro collocandoli in modo da escludere il pericolo di rovesciamento e il bisogno di manipolazione nelle stazioni intermedie.

A tutti gli effetti dell'allegato 9 alle tariffe, il *binitrofenolo* deve essere classificato, come l'acido picrico, fra gli esplosivi della categoria 13ª, gruppo 1.

I trasporti in collettame di esplosivi delle categ. 12ª, 13ª e 14ª, qualunque ne sia il peso oltre i 40 chilogrammi, devono essere considerati a carro completo; però potranno essere caricati insieme due o più spedizioni di esplosivi (1) da sole o con altre merci non infiammabili o di facile combustione provocata o spontanea aventi tutte la medesima destinazione in modo che non occorra, durante il viaggio, aprire il carro.

È della massima importanza che i carri, che devono servire al trasporto degli esplosivi, sieno preventivamente visitati con la maggiore cura e diligenza per eliminare da essi tutte quelle materie che per la loro facile accensione possono eventualmente essere causa d'incendio.

---

(1) Gli esplosivi della categoria 13ª, gruppo 4 (eccettuate le cartucce a bossolo metallico per i cannoni) e i detonanti (categoria 14ª) non devono in nessun caso essere caricati insieme con gli altri esplosivi.

16. *Carri scudo ai carri d'esplosivi.* — Nei trasporti d'esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª i due gruppi formanti scudo possono essere costituiti ciascuno *da due,* anzichè *da tre carri,* i quali possono essere entrambi aperti, vuoti o carichi di materie inerti: quando però lo scudo separi gli esplosivi dalla locomotiva o dal locomotore, il carro attiguo agli esplosivi dev'essere chiuso.

Salvo caso di regresso o di locomotiva di rinforzo in coda, si ammette che il gruppo di scudo che segue gli esplosivi venga ridotto a un solo carro chiuso, vuoto o carico di materie inerti. Per le spedizioni di munizioni in bossoli metallici senza innesco, lo scudo fra la locomotiva e i carri munizioni può essere costituito da un solo carro chiuso, o aperto, vuoto o carico di materie inerti.

In composizione ai treni completi di munizioni, deve mettersi un carro chiuso vuoto, a disposizione della scorta militare, che vi prenderà posto.

Quando invece i carri di munizioni siano pochi e non sia disponibile un carro chiuso vuoto, la scorta potrà prendere posto nel bagagliaio.

In ogni caso è da procurarsi che il veicolo occupato dalla scorta sia il più vicino possibile ai carri di munizioni. È fatto assoluto divieto ai militari di scorta di fumare, di tenere lumi accesi, di accendere fuochi e d'introdurre nel carro paglioricci, paglia, od altre materie infiammabili. (Vegg. punto 19).

Il carro contenente le spedizioni al dettaglio di colli esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª dev'essere collocato il più lontano possibile dalla locomotiva (di testa o di spinta) ed anche dalle carrozze con viaggiatori se trattasi di treno misto; in ogni caso dovrà essere separato dall'una e dalle altre almeno da un carro chiuso vuoto o contenente materie inerti. Si ricorda che in ciascun treno misto non si ammette più di una spedizione di esplosivi delle categ. 12ª, 13ª e gruppo 1 della 14ª.

Rammentasi che i carri d'esplosivi non devono essere mai a contatto con quelli d'infiammabili, ma separati da essi mediante scudo di due carri chiusi o aperti, vuoti o carichi di materie inerti. (Vegg. punto 12).

17. *Treni in trazione multipla - Trasporti su linee a forte pendenza.* — È ammessa la trazione multipla anche nei tratti in

4

pendenza superiore al 15 ‰ e la completa utilizzazione della prestazione con carri d'esplosivi, per il numero dei quali in ciascun treno è tolto qualsiasi limite, rimanendo fermo il solo obbligo di due gruppi di scudo, come è detto al punto 16, salvo, beninteso, un maggior impiego di carri vuoti o contenenti materie inerti per coprire la frenatura.

18. — *Carico dei carri con bossoli senza innesco* (categ. 13ª gr. 2). — Il carico dei carri di munizioni in bossoli metallici sprovvisti di innesco — *ciò che deve risultare da dichiarazione scritta dalla Autorità Militare* — può effettuarsi per l'intera portata, quando l'inoltro avvenga con treni appositi militari.

19. *Piombatura carri contenenti proiettili carichi per artiglieria.* — Si conferma l'obbligo della piombatura dei carri contenenti proiettili carichi, rimanendo abrogata la deroga che era stata ammessa per permettere alla scorta militare di prendere posto entro tali carri. (Vegg. punto 16).

20. *Tassazione dei trasporti.* — Alle merci ammesse, in virtù delle presenti disposizioni al trasporto a G. V., sono da applicarsi i prezzi della tariffa generale, ovvero, se richiesti, i prezzi delle tariffe speciali n. 1 e 2 G. V., fermi restando per gli esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª i prezzi stabiliti dall'allegato 9 alle Tariffe.

Per i trasporti di esplosivi, di cui al punto 14, eseguiti direttamente dai Ministeri della Guerra e della Marina in conto corrente, valgono le disposizioni contenute negli Ordini di servizio n. 176-1908 e 151-1917.

Per i trasporti in carro isolato effettuati per conto delle Ditte autorizzate si applica:

coi treni merci a G. V., la tariffa del pubblico di cui l'allegato 9 alle Tariffe, aumentata del 50 % sul peso reale, salvo il minimo di tre tonnellate;

coi treni *viaggiatori,* il prezzo di lire 0.479 per tonnellata chilometro, aumentato del 25 % se trattasi di treni accelerati, e del 50 % se trattasi di treni diretti o direttissimi per il peso minimo tassabile di tre tonnellate. Si dovrà inoltre applicare, per il peso della sabbia nel carro scudo, la tariffa speciale 2 G. V.,

serie *C*, aumentata a seconda dei casi suddetti del 25 o del 50 per cento;

coi treni *speciali,* il prezzo di lire 0.479 per tonnellata-chilometro, più il 50 %, per il peso minimo tassabile di tre tonnellate, subordinato tutto al prezzo minimo dell'art. 6 delle Tariffe, aumentato pure del 50 %.

In tutti i casi nei quali occorre il carro scudo carico di sabbia, le stazioni di partenza dovranno farlo risultare sul documento di transito che riguarda il carro di esplosivi, con l'annotazione « *Adoperato carro scudo con sabbia* ».

Il pagamento delle relative tasse dovrà farsi esclusivamente in partenza.

21. *Carteggio dei trasporti.* — Per i trasporti eseguiti direttamente dai Ministeri della Guerra e della Marina valgono anche per il carteggio le norme del conto corrente.

Per i trasporti effettuati dalle Ditte si farà uso degli ordinari documenti di trasporto ai quali le stazioni mittenti dovranno allegare la dichiarazione dell'Autorità Militare che ha autorizzato la spedizione, nel caso che questa abbia da aver corso coi treni viaggiatori.

III. — Ristampa dell'elenco delle materie pericolose e nocive.

È in corso di stampa l'elenco delle materie pericolose e nocive disposte per ordine alfabetico e con l'indicazione della categoria, gruppo cui appartengono e dei documenti che eventualmente devono scortarle.

Il detto elenco annulla e sostituisce l'allegato *A* alle Istruzioni ed alle Norme per il trasporto delle materie pericolose e nocive e quelli *F*, *G*, *H* e *I* alle Istruzioni medesime.

Il presente Ordine di servizio annulla e sostituisce tutte le disposizioni date con:

gli Ordini di servizio n. 104-1916, n. 69-1917 (punto 5°) e n. 103-1917 (punto 5°);

le circolari n. 41-1915, n. 95-1916, n. 18-1917 e 41-1917, meno il punto 5°, la circolare n. 6-*v*-1915 (Bollettino ufficiale n. 23-1915);

le circolari gialle n. 38 (punto 2°) 1915, n. 27 (punto 2°) 1916, n. 30 (punto 6°) 1916, n. 23 (punto 1°) 1917, n. 18-1917 e n. 20 (punto ultimo) 1917.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 14, 15, 18, 19, 20, 21, *ai controllori del materiale e ai capimanovra e capisquadra manovratori.*

Ordine di servizio N. 71. (C.).

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera.

(Vedi ordine di servizio n. 190-1913).

Col 1° luglio 1918 viene diramato un V° supplemento alla tariffa del servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera, per viaggiatori e bagagli, edizione 1° luglio 1913.

I prezzi indicati nel supplemento stesso, che sostituiscono quelli della suddetta tariffa, comprendono gli aumenti introdotti nelle nostre tariffe ed in quelle svizzere dopo il 1° luglio 1916.

Alla correzione o sostituzione dei bigletti viene provvisto, come di solito, dal Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 20.

Ordine di servizio N. 72. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie di Reggio Emilia pei trasporti viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta. — Aumento di tariffa.

A partire dal 1° luglio 1918, pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, in servizio cumulativo con le ferrovie di Reggio Emilia (linee Guastalla-Reggio E.-Sassuolo e Bagnolo in piano Carpi) dovranno essere riscossi — per il percorso sulle ferrovie stesse — i prezzi indicati nell'unito allegato, il quale sostituisce quello n. 3 compreso nell'ordine di servizio n. 184-1916.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 72-1918.

Prezzi da riscuotersi per il percorso delle linee Guastalla-Reggio Emilia-Sassuolo e Bagnolo in Piano-Carpi appartenenti alle ferrovie di Reggio Emilia, per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	TRANSITI punti di allacciamento con la rete dello Stato	distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI (1)	
							pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg.	
		km.	1ª classe	2ª classe	3ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
Bagnolo in Piano	Reggio Emilia	8	0.90	0.75	0.40	0.35	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20	3.712	3.616
Bosco	»	8	0.90	0.75	0.40	0.35	0.40	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20	3.712	3.616
Casalgrande . . .	»	17	1.90	1.55	0.90	0.75	0.80	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40	7.888	7.684
Castellarano Veggia	»	21	2.35	1.95	1.10	0.90	1.00	0.75	0.50	0.95	0.70	0.50	9.744	9.492
Correggio	»	17	1.90	1.55	0.90	0.75	0.80	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40	7.888	7.684
Novellara	»	19	2.15	1.75	1.00	0.80	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45	8.816	8.588
S. Bernardino . .	»	23	2.60	2.10	1.20	1.00	1.10	0.80	0.55	1.05	0.75	0.55	10.672	10.396
Sassuolo	»	23	2.60	2.10	1.20	1.00	1.10	0.80	0.55	1.05	0.75	0.55	10.672	10.396
Scandiano	»	13	1.45	1.20	0.70	0.55	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	6.032	5.876
Vezzola	»	14	1.60	1.30	0.75	0.60	0.65	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35	6.496	6.328
Bagnolo in Piano	Carpi	19	2.15	1.75	1.00	0.80	0.90	0.65	0.45	0.90	0.65	0.45	8.816	8.588
Bosco	»	35	3.90	3.20	1.80	1.50	1.65	1.20	0.85	1.60	1.15	0.80	16.240	15.820
Casalgrande . . .	»	43	4.80	3.90	2.20	1.80	2.00	1.45	1.00	1.95	1.45	1.00	19.952	19.436
Castellarano Veggia	»	48	5.35	4.35	2.45	2.05	2.25	1.65	1.15	2.20	1.60	1.10	22.272	21.696
Correggio	»	11	1.25	1.00	0.60	0.45	0.55	0.40	0.25	0.50	0.40	0.25	5.104	4.972
Novellara	»	30	3.35	2.75	1.55	1.30	1.40	1.05	0.70	1.40	1.00	0.70	13.920	13.560
S. Bernardino . .	»	34	3.80	3.10	1.75	1.45	1.60	1.15	0.80	1.55	1.15	0.80	15.776	15.368
Sassuolo	»	50	5.60	4.55	2.55	2.10	2.35	1.70	1.20	2.30	1.65	1.15	23.200	22.600
Scandiano	»	40	4.50	3.65	2.05	1.70	1.90	1.35	0.95	1.85	1.35	0.95	18.560	18.080
Vezzola	»	25	2.80	2.30	1.30	1.05	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60	11.600	11.300

Tasse minime per spedizione per il trasporto dei bagagli
- L. 0.75 per le concessioni speciali A e IX;
- » 0.75 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
- » 0.70 per la concessione speciale B e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Circolare N. 42. (A.).

Somministrazione e prezzo di addebito delle camiciole di lana.

In relazione a quanto venne comunicato con circolare n. 7 (A), pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 4 del 27 gennaio 1916, circa il prezzo di addebito delle camiciole di lana a maglia bianche e colorate, si porta a conoscenza del personale interessato, per norma nella emissione delle Richieste A. 82, che in causa delle attuali perturbazioni dei mercati, il prezzo minimo ottenuto per l'acquisto delle camiciole di lana, tanto bianche che colorate, è di L. 12.60 ciascuna.

Sulla fornitura complessiva di 23,000camiciole (di cui 10,000 bianche e 13,000 colorate) non vi ha diversità come pesantezza e confezione, sono differenziate solamente dal colore, ed il prezzo dei due tipi è identico.

Agli agenti verranno addebitate al suddetto prezzo di L. 12.60, sfogando le Richieste in ordine di data.

Presso i Magazzini — Riparti Vestiario — trovasi già in attesa di sfogo un rilevante quantitativo di Richieste; è data perciò facoltà agli agenti che per ragione di prezzo non intendessero ritirare altrimenti le camiciole, di presentare, per il tramite dei loro Uffici Superiori, apposita dichiarazione onde sia annullata la Richiesta. Occorre pure una dichiarazione scritta anche degli agenti che acconsentono di acquistare le camiciole al prezzo indicato di L. 12.60.

Le anzidette dichiarazioni *dovranno pervenire ai Magazzini — Riparti Vestiario — entro il mese di luglio p. v.,* avvertendo che le Richieste già presentate, per le quali nessuna dichiarazione pervenisse, verranno da essi restituite agli uffici mittenti per l'annullamento agli effetti anche delle trattenute.

Con l'occasione rammentasi che anche la concessione delle camiciole di lana (di cui l'articolo 5 dell'Ordine di servizio n. 33-

1907, resta subordinata alla disposizione del raddoppio del termine di durata facente oggetto dell'Ordine generale n. 1 (Bollettino ufficiale n. 1 del 3 gennaio 1918).

Circolare N. 43. (M. T. L.).

Segno convenzionale in orario per la velocità dei treni sui deviatoi.

Per meglio assicurare l'osservanza della prescrizione di cui al comma 5 delle Norme inserite a pagina 42 della Prefazione generale all'orario circa il limite massimo di velocità dei treni nel transitare sui deviatoi, con la prossima ristampa degli orari saranno indicate nei singoli fogli le stazioni dove i treni senza fermata passano, in via normale, su deviatori secondo il ramo deviato, o sui deviatoi simmetrici.

Tale indicazione sarà fatta col segno convenzionale ▲ prescritto per i rallentamenti previsti in orario, con la seguente nota spiegativa: *I treni senza fermata passano su deviatoio disposto pel ramo deviato* (*velocità massima km. 30 all'ora*), oppure: *passano su deviatoio simmetrico* (*velocità massima km. 60 all'ora*).

Anche per i bivi in piena linea sarà esposto il segno convenzionale suddetto con la seguente nota spiegativa: *Deviatoio pel ramo deviato* (*velocità massima km. 30 all'ora*) oppure: *Deviatoio simmetrico* (*velocità massima km. 60 all'ora*).

Si rammenta poi alle stazioni non contraddistinte con tale segno l'obbligo di far avvisare i treni non aventi fermata, quando, eccezionalmente, questi dovessero essere ricevuti transitando su qualche deviatoio disposto pel ramo deviato, oppure su deviatoio simmetrico, restando inteso che, nel caso in cui non facessero in tempo a farli preavvisare, dovranno fermare i treni stessi al segnale fisso di protezione ed esporre il segnale di rallentamento

straordinario sul deviatoio. I macchinisti dovranno da parte loro attenersi strettamente al disposto dell'art. 20, capoverso 15, dell'Istruzione per il servizio dei macchinisti e fuochisti, circa le precauzioni da usarsi nel caso d'ingresso in binario diverso dal solito.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 35 *e* 36.

Circolare N. 44. (C.).

Aumento di prezzo degli stampati in vendita.

In seguito al forte aumento del costo della carta e delle spese di stampa, il prezzo di vendita al pubblico, degli stampati a pagamento, viene stabilito al 1° luglio 1918, nella misura risultante dalla distinta allegata.

La differenza di prezzo dovrà essere assunta a debito a chiusura del mese di giugno c. a. sui conti correnti di gestione e sui conti correnti riassuntivi C[1] 501 e C[1] 502, alla voce « stampati ricevuti per la vendita ».

Per gli opportuni accertamenti in sede superiore, le stazioni dovranno rimettere all'ufficio contabilità prodotti di Firenze, allegato al precitato conto corrente Mod. C[1] 502, una distinta particolareggiata di tutti gli stampati a pagamento e delle pubblicazioni in rimanenza al 30 giugno indicando, per ogni stampato, la quantità e l'importo in base al vecchio ed al nuovo prezzo di vendita, stabilendo la differenza assunta a debito.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Allegato alla circolare N. 44-1918.

Distinta degli stampati a pagamento.

Specie dello stampato	Prezzo vecchio — Centesimi	Prezzo nuovo — Centesimi	Specie dello stampato	Prezzo vecchio — Centesimi	Prezzo nuovo — Centesimi
Mod. CI 101	1	2	Mod. CH 1	5	5
» » 102	5	10	» » 3	5	5
» » 103	5	10	» » 9	5	10
» » 104	5	10	» » 16	5	10
» » 105	5	10	» » 19	5	5
» » 108	5	10	» » 20	5	5
» » 109	5	10	» » 21	10	10
» » 110	5	10	» » 22	10	10
» » 115	1	2	» » 23	10	10
» » 116	5	10	» » 24	10	10
» » 117	5	10	» » 25	5	10
» » 130	5	10	» » 34	5	5
» » 132	10	10	» » 45	5	10
» » 133	10	10	» » 61	1	2
» » 143	5	10	» » 88	5	5
» » 144	5	10	Mod. A (concesoine IX)	5	10
» » 145	5	10	Mod. B (concessione IX)	5	10
» » 246	50	50	Mod. C (concessione IX)	5	10
» » 464	5	5	Mod. M 541	L. 0.80	L. 2.00
» » 487	5	5			

Circolare N. 45. (A.).

Varianti nella costituzione dei depositi combustibili.

A variazione dell'O. Generale n. 6-1914, quadri *A* e *B*, informasi che a datare dal 1° giugno corrente anno, il Deposito Combustibili di Bussoleno ha cessato di essere aggregato ed è stato reso autonomo.

Il Direttore generale
R. DE CORNÈ.

SENTENZE

Danni dal fumo delle locomotive e dal tremolio - Irrisarcibilità.

Gli inconvenienti e le molestie derivanti al proprietario di uno stabile contiguo alla ferrovia dalla costruzione e dall'esercizio di una nuova stazione (fischi e fumo delle locomotive, tremolio prodotto dai treni in moto, ecc.) essendo la conseguenza necessaria ed inevitabile dell'esplicazione di un'attività lecita nei limiti dalla legge stabiliti, potranno costituire lesione di interessi, non mai diritti muniti di sanzione (1).

I rapporti tra il privato cittadino e l'Amministrazione, non possono regolarsi alla stregua del diritto comune, bensì in base alle leggi speciali che, in tema di responsabilità per danni dipendenti dalla costruzione o dall'esercizio dell'opera pubblica, hanno nell'art. 46 della legge sulle espropriazioni per p. u. la disciplina regolatrice. E poichè tale disposizione esclude il diritto alla indennità per le servitù di carattere generale, determinate dall'opera pubblica e nel novero di queste rientrano gli aggravi e gli inconvenienti suindicati, così in base alle norme anzidette, la domanda del privato, intesa a conseguire il risarcimento, deve essere dichiarata improponibile.

CORTE DI APPELLO DI GENOVA — Sent. 27 aprile, 4 maggio 1918 (*Est.* Frediani) — Ferrovie Stato, app. c. Gamba.

DIRITTO.

Osserva che l'Amministrazione delle Ferrovie oppose preliminarmente un'eccezione che, secondo il parere suo avrebbe dovuto senz'altro paralizzare l'azione di danni promossa dall'ing. Gamba,

(1) Ved. Corte Appello di Torino, Boll. 1917-IV-199.

e cioè che i lavori di costruzione della nuova stazione di Brignole erano stati iniziati prima di quelli del palazzo Gamba per cui questi, nessuna ragione ha di lagnarsi del peso imposto alla sua proprietà dall'impianto ferroviario; ma il Tribunale ritenne che la prova testimoniale dedotta su tale circostanza non fosse riuscita favorevole alle ferrovie. Veramente se si dovesse avere riguardo soltanto all'epoca in cui i lavori effettivamente incominciarono, sembra che dal complesso delle testimonianze possa rilevarsi, con sufficiente sicurezza che i lavori Gamba, sia pure di poco tempo, furono iniziati prima di quelli della stazione, e prima di questi furono compiuti, però con questo esame così superficiale si verrebbe a trascurare una circostanza di non lieve momento agli effetti della decisione, e cioè che tale priorità si riferirebbe esclusivamente alla materialità dei lavori stessi, mentre l'impianto della nuova stazione era già stato approvato molto tempo prima, sia quanto all'importanza a cui doveva assurgere per servire ad un gran centro, sia per ciò che riguarda la precisa ubicazione, e che per tale approvazione, per gli studi e rilievi eseguiti sul posto ed anche per la stessa precarietà della vecchia stazione di Brignole quel nuovo progetto era noto in Genova specialmente poi fra quelli che avevano interessi in quella località.

Ma non è con i risultati di siffatta prova che può decidersi la causa, per cui non è necessario soffermarsi ulteriormente sulle deduzioni che potrebbero più esattamente trarsi dal complesso delle varie deposizioni in raffronto anche coi documenti della causa, tanto più che se un esame di tali risultati dovesse farsi in tutto il suo rigore non potrebbe nemmeno trascurarsi, come si è fatto fin qui, la circostanza che il Gamba non edificò sul suolo nudo del poggio di Montesano, ma non fece che trasformare e ingrandire una casa signorile di abitazione che vi preesisteva incorporandola in un più sontuoso edificio, donde la ricerca se il principio della prevenzione invocato dalle Ferrovie all'effetto di escludere l'azione di risarcimento potesse mai trovare nel caso speciale la sua giusta applicazione.

Nemmeno poi varrebbe ad ostacolare la domanda attrice l'eccepita prescrizione in quanto la strada ferrata e la vecchia stazione di Brignole furono costruite fin dal 1868 giacchè non di queste opere si lagna il Gamba bensì delle molestie che gli derivano dal-

l'impianto della nuova stazione aperta all'esercizio soltanto nel 1905, molestie, che, secondo il concetto dell'attore hanno carattere di fatto illecito e permanente.

E finalmente sarebbe superfluo rilevare che la censura, mossa dall'Amministrazione appellante alla sentenza dei primi giudici per la pretesa contraddizione fra la motivazione e il dispositivo in quanto mentre aveva detto nei motivi essere opportuno riservare dopo l'esaurimento delle prove ogni statuizione circa la competenza dell'autorità giudiziaria a dare provvedimenti per l'eliminazione del fumo e degli altri inconvenienti lamentati dall'attore, dichiarò poi procedibile la domanda del Gamba abilitandolo alla prova non regge.

Invero chi ben legge la sentenza impugnata non può trovare l'asserta contraddizione perchè la dichiarazione di procedibilità si riferisce a quella parte di domanda che riflette il risarcimento dei danni e soltanto fu omessa nel dispositivo l'esplicazione della predetta riserva in ordine all'altra parte della domanda. D'altronde nemmeno potrebbe dirsi nella specie che l'eccezione di cui si tratta avrebbe dovuto esaminarsi prima di ogni altra questione, perchè trattandosi in sostanza di risarcimento di danni, non avrebbe per nulla influito sull'ulteriore svolgimento della causa, il determinare fin d'ora i limiti al di là dei quali la domanda attrice non avrebbe potuto essere presa in considerazione e del resto il Gamba, parlando di possibili provvedimenti atti ad eliminare i lamentati inconvenienti, non avendo affatto inteso di chiedere modificazioni all'opera pubblica o limitazione all'esercizio di un pubblico servizio, ma l'aveva fatto unicamente allo scopo di meglio precisare e determinare la sua domanda, nel senso cioè che se le molestie potevano eliminarsi avrebbe avuto diritto ai danni subìti fino alla loro eliminazione, mentre in caso contrario i danni si sarebbero risolti in un permanente deprezzamento della sua proprietà.

Tutto questo però si è voluto premettere affinchè tutte le osservazioni delle parti avessero un conveniente esame e non già per assoluta necessità di causa, ritenendo questo Collegio che nessuna azione spetta all'Ing. Gamba per il risarcimento dei pretesi danni e che ben fondato sia l'appello proposto dalla Ferrovia.

Invero le lagnanze dell'ing. Gamba si riferiscono in sostanza alle molestie che gli derivano dall'esercizio della nuova stazione ove per l'ubicazione comoda e centrale, per la maggiore sua vastità in confronto dell'antica e per raddoppiati binari tutto il traffico si è venuto intensificando e un rilevante numero di locomotive vi sostano e manovrano non solo per gli accresciuti bisogni di quella stazione ma anche per supplire al ristretto spazio della vicina di Principe, donde una maggior quantità di fumo che sprigionandosi dalle macchine in pressione si spande tutt'attorno e invade le sue stanze aggravato dal fatto che la nuova stazione trovasi rispetto alla casa, sulla stessa linea dei venti dominanti in Genova, donde maggiore intensità di esalazioni incomode o nocive e un fragore di macchine che vanno e vengono, di fischi di locomotive e di segnali, di movimenti di carri che egualmente disturba nelle ore di occupazione e di riposo.

Ma tutto questo, se anche può costituire un danno, non proviene da un fatto illecito dell'Amministrazione ferroviaria o dei suoi dipendenti che possa dar luogo incondizionatamente ad una azione di risarcimento, ma non è che la conseguenza necessaria ed ievitabile dell'esercizio della strada ferrata onde si versa nell'ipotesi di un danno veramente oggettivo il cui risarcimento nella coesistenza di due diritti può sempre trovare ostacolo nei limiti che l'uno di essi opponga all'altro.

Da un lato qui abbiamo il diritto del proprietario di godere in modo pieno della cosa, ma dall'atro il diritto della ferrovia all'esercizio dell'opera pubblica, esercizio legittimo certamente perchè, come l'Amministrazione può sempre stabilire quel numero di fermate che crede nel vantaggio del pubblico, egualmente può reregolare l'esercizio della rete ferroviaria nel modo che crede più conveniente alle esigenze della vita sociale e a provvedere senza manchevolezze ad un servizio di così alta importanza, quale è il trasporto dei viaggiatori e delle merci per il pubblico. Ora, se nell'esplicazione di tale servizio sorgono inconvenienti e molestie a detrimento del privato cittadino che non è chiamato a dare il suo beneplacito agli atti della Amministrazione, che non può ingerirsi nei fatti di questa, nè esercitare controlli affidati ad organi amministrativi, non può certo ritenersi che l'interesse del privato debba

prevalere sull'interesse pubblico e che possa il privato domandare risarcimenti per tutto ciò che a suo danno può ridondare senza colpa altrui, ma per inevitabile necessità di un pubblico servizio. Peraltro giacchè i rapporti fra il privato cittadino e l'Amministrazione delle Ferrovie, non possono regolarsi alla stregua del codice civile ma dell'applicazione di leggi speciali, si richiama l'art. 46 della legge 25 giugno 1865 sulle espropriazioni per pubblica utilità che accorda un'indennità ai proprietari dei fondi che dall'esecuzione dell'opera pubblica abbiano subìto un danno permanente per la perdita o per la diminuzione dì un diritto o che vengano gravati di servitù.

Certamente questa disposizione di legge in cui si riconducono tutte quelle ipotesi di danni la cui oggettività sia una conseguenza diretta della costruzione dell'opera può applicarsi anche ai danni che possono derivare alla proprietà privata dal funzionamento o esercizio dell'opera stessa essendo manifesta l'analogia tra un caso e l'altro e identica essendo la ragione del risarcimento del diritto leso.

D'altronde l'art. 46 non è legge di eccezione che non ammette applicazione estensiva essendo informata ai principi generali del diritto.

Ma se si ricorre a tale articolo, è mestieri accettarlo nella sua integrità e non trascurarne una parte che pure ha la sua importanza ed è stata dettata con precise finalità e cioè che la disposizione relativa alla indennità non si applica per la servitù.

Questo richiamo alla legge, speciale, a cui deve farsi capo per vedere se il danno sia o meno risarcibile, si riferisce alla legge dei lavori pubblici del 20 marzo 1865, nella quale si contemplano i pesi a cui sono soggette le proprietà laterali alle strade nazionali, provinciali e comunali estesi con l'art. 234 anche alle strade ferrate, pesi, servitù, limitazioni a inconvenienti che dir si voglia, che la privata proprietà deve subire senza diritto di speciale compenso, salvo i casi in cui sono stati previsti, come ad esempio per l'abbattimento di edifici a distanza minore della prescritta all'epoca della costruzione della strada, dovendosi ritenere che in tutt'altri casi non abbia il legislatore ravvisato lesioni del diritto del privato ma piuttosto incomodi inerenti alle necessità della civile con-

vivenza, che il cittadino deve tollerare nell'interesse della collettività.

D'altronde colui che acquista un possesso in vicinanza della ferrovia, colui che vi costruisce un edificio, si pone da sè stesso nella condizione di soffrire le molestie che dall'esercizio di essa provengono e non può lagnarsi se per le pubbliche esigenze l'esercizio stesso venga intensificato, dipendendo ciò dal potere discrezionale e insindacabile dell' Amministrazione. Occorrerebbe, per pensarla diversamente, che il peso della servitù e delle molestie si trasformasse in un danno di indiscutibile entità, ciò che non può accadere nel caso in esame, dove in sostanza si lamenta il fumo e le esalazioni che costringono, per evitarle, a tener chiuse le finestre per la durata della molestia, nonchè i rumori e il tremolio del terreno che già lo stesso Tribunale escluse da ogni ragione di risarcimento.

Notisi poi che tali inconvenienti nemmeno avrebbero carattere di continuità nè di permanenza occorrendo il vento affinchè il fumo giunga alla villa, non di permanenza perchè le ferrovie si erano proposte di provare che la stazione di Brignole sarebbe stata presto alleggerita del servizio delle merci da trasportasi a Terralba, ciò che oggi è già un fatto compiuto e che presto anche la linea sarebbe stata elettrificata, ciò che è preveduto da un progetto già in corso di attuazione.

Nè a proposito il Gamba, per sostenere il diritto al risarcimento, invoca la giurisprudenza prevalente che ritiene risarcibile il danno cagionato al privato per le scintille uscite dalla locomotiva in corsa che produssero l'incendio; giacchè trattasi di un caso ben diverso da quello in esame, nel quale non è possibile non ravvisare un fatto dannoso che non è una conseguenza necessaria e inevitabile dell'eserczio della ferrovia e che deve essere quindi risarcito nei congrui casi e con le regole della responsabilità per fatto illecito e per il principio generale del risacimento del diritto .

Che per le cose esposte può adunque concludersi che la domanda di risarcimento spiegata dall'ing. Gamba è assolutamente improponibile per essere esclusa dalla legge la possibilità della relativa azione, onde deve accogliersi l'appello delle Ferrovie ponendosi le spese a carico del soccombente.